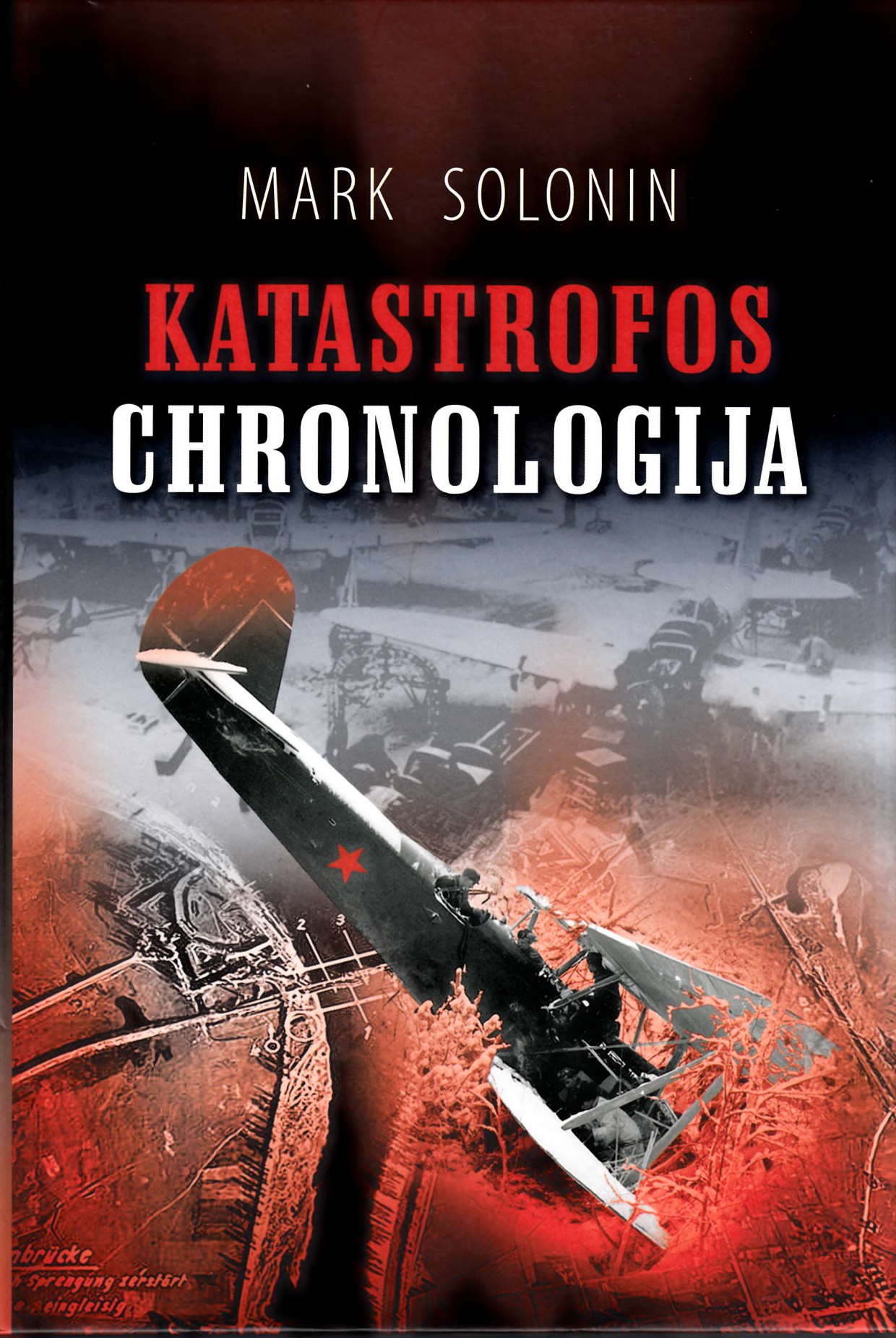
MARK SOLONIN

KATASTROFOS CHRONOLOGIJA



MARK SOLONIN

KATASTROFOS CHRONOLOGIJA

BRIEDIS

UDK 355.48(47+57)
So-63

© Mark Solonin, 2011
© Leidykla „Briedis“, 2013
© Vertimas iš rusų kalbos, Rimvydas Užukukis, 2013

ISBN 978-9955-26-441-5

Turinys

Pratarmė. Visa tiesa 5

1 skyrius. Sovietų karinės oro pajėgos karo su Vokietija išvakarėse 29
1.1. Pakilimas 31
1.2. Krizė 50
1.3. „Discours de la methode" 61
1.4. Griaunamoji pertvarka 79
1.5. Benzinas ir žmonės 120
1.6. Išvados ir svarstymai 146

2 skyrius. Audros nublokšti 149
2.1. Kariuomenės kovos veiksmai nuo birželio 18-osios iki 23-iosios 150
2.2. Pirmasis smūgis 171
2.3. „Mano vadavietė ore" 193
2.4. Budriai snaudžiančiuose aerodromuose 213
2.5. „Karo vėjas mus bloškė vis tolyn..." 247
2.6. Išvados ir svarstymai 262

3 skyrius. Pelenai ir deimantai 273
3.1. „Matyti visiškos priešo dezorganizacijos požymių..." 275
3.2. Svajonė apie „būsimąjį karą" 290
3.3. 30-metis generolas ir jo divizija 306
3.4. Pagrindinio smūgio ruože 328
3.5. Padangėje virš Gardino 343
3.6. Kietai įmigusiuose aerodromuose 360
3.7. Birželio 22-oji. Atsakomasis smūgis 368
3.8. Tamsios paslaptys 388
3.9. Po 22-osios 398
3.10. Berezinos perkėlos 416

4 skyrius. Neapskaitytas nuostolis 428
4.1. *Sapienti sat* 429
4.2. „Dėl priemonių kovojant su slaptu dezertyravimu..." 446

Žemėlapiai 461
Literatūros sąrašas 463

Pastabos

Dauguma knygos tekste, dokumentų citatose minimų vietovardžių pateikti taip, kaip juos rašo autorius.

Paraišuose prie knygoje panaudotų nuotraukų aerodromų dislokavimo vietovės nenurodomos dėl jų pavadinimų nevienodumo ar neaiškumo. Kai kurios pateikiamos nuotraukos yra asociatyvios.

Sminga vokiečių pikiriuojamasis bombonešis Ju-87.

PRATARMĖ

„Šlovė Stalinui!" Kiekviename propeleryje alsuoja mūsų sienų ramybė!" Sovietų plakatas.

PRATARMĖ. VISA TIESA

„Jau pirmosiomis karo dienomis norėdama užsitikrinti viešpatavimą ore ir sunaikinti sovietų oro pajėgas vokiečių vadovybė sutelkė dideles aviacijos pajėgas, pasirengusias smogti aerodromams. Pirmąją karo dieną priešo bombonešiai vykdė masinius antskrydžius prieš apygardų 66 pasienio aerodromus. Smogta tiems aerodromams, kuriuose buvo sutelkti naujos konstrukcijos sovietų naikintuvai. Dėl šių smūgių ir per įnirtingus oro mūšius mūsų aviacija birželio 22 d. neteko apie 1200 lėktuvų, iš jų žemėje sunaikinta daugiau nei 800". [1]

66 aerodromai, 1200 lėktuvų, iš jų 800 sunaikintų žemėje. Po to, kai šis trinaris buvo užfiksuotas sovietų istorikams padėjusiame pagrindus 1961 metais SSKP CK marksizmo leninizmo instituto šešių tomų išleistame traktate „Didžiojo Tėvynės karo istorija", tolesnis klausimo svarstymas virto tik minimaliomis žodžių variacijomis. Beje, būtina pažymėti, kad pastebėtas ir šioks toks nuomonių pliuralizmas: 1200 – tai „iki pietų" arba vis dėlto per visą 1941 m. birželio 22 dieną.

Vokietijos užsienio reikalų ministras Joachimas fon Ribentropas spaudos konferencijoje skelbia karą SSRS. 1941 m. birželis.

Kolektyvinio darbo „Sovietų karinės oro pajėgos Didžiajame Tėvynės kare 29 puslapyje skaitome:

„Birželio 22 d. per 1 tūkst. vokiečių bombonešių ne kartą bombardavo 66 mūsų aerodromus, kuriuose buvo sutelktos vakarinių apygardų pasienio aviacijos pagrindinės pajėgos. Pirmiausia atakuoti tie aerodromai, kuriuose dislokuoti aviacijos pulkai, ginkluoti naujų tipų lėktuvais... Dėl netikėtų masinių smūgių mūsų aerodromams ir įnirtingų oro mūšių vakarinių apygardų karinės oro pajėgos pirmąją karo dieną prarado apie 1200 lėktuvų, iš jų 800 sunaikinti aerodromuose".

Sovietų Sąjungos didvyris aviacijos maršalas G. Ziminas kariniame istoriniame tyrime „Taktika – kovos pavyzdžiais" rašo:

„1941 m. birželio 22 d. didelės fašistų bombonešių grupės bombardavo 66 mūsų aerodromus, kuriuose buvo sutelktos vakarinių apygardų pasienio aviacijos pagrindinės pajėgos. Iš oro pirmiausia atakuoti aerodromai, kuriuose dislokuoti aviacijos pulkai, aprūpinti naujų konstrukcijų lėktuvais... Smūgiais aerodromams įnirtinguose oro mūšiuose priešui pavyko sunaikinti iki 1200 lėktuvų, iš jų 800 esančių aerodromuose".

Vokiečių lėktuvai kyla iš aerodromo Lenkijos teritorijoje bombarduoti SSRS. 1941 m. birželio 22 d.

Aviacijos generolas majoras M. Koževnikovas knygoje „Sovietų armijos karinių oro pajėgų vadovybė ir štabas Didžiajame Tėvynės kare“rašo:

„1941 m. birželio 22 d. auštant vokiečių fašistinė aviacija masiškai bombardavo mūsų aerodromus, geležinkelių mazgus, karines jūrų bazes, kariuomenės grupuotes ir miestus... Sovietų aviacijai sunaikinti hitlerinė vadovybė metė 50% aviacijos pajėgų, sutelktų prie mūsų sienų. Iš oro atakuoti 66 aerodromai... Sovietų karinės oro pajėgos pirmąją karo dieną prarado apie 1200 lėktuvų, iš jų 800 – aerodromuose“.

Admirolas Kuznecovas vadovavo laivynui, o 1941 m. birželio 22 d. buvo Maskvoje. Tačiau net jis sugebėjo puikiai išsiaiškinti: *„Dabar žinome, kad iki birželio 22-osios vidurnakčio* (štai taip, valandos tikslumu – *M. S.) sovietų aviacija prarado 1200 lėktuvų, 800 jų sunaikinta žemėje“.*

Dukart Sovietų Sąjungos didvyris aviacijos maršalas, nusipelnęs lakūnas naikintojas E. Savickis pirmosiomis karo dienomis tarnavo Tolimuosiuose Rytuose, bet ir jis savo atsiminimų knygoje nė kiek neabejodamas rašo:

„Vėliau Bresto tvirtovėje rastas žadintuvas nuskambėjo birželio 22 d. ketvirtą valandą ryto. Jo rodyklės sustingo amžiams. Tą dieną vienos kilimo take, kitos tiesiog stovėjimo vietose liko 800 mūsų kovos mašinų. Naikintuvai, šturmo lėktuvai, bombonešiai sustojo be kovos, taip ir nepakilę... O iš viso pirmosiomis karo valandomis praradome 1200 lėktuvų!“.

Neatsiliko nuo sovietų maršalų ir „pažangieji užsienio žurnalistai“. Aleksandras Vertas (karo metais „Sunday times“ ir BBC krespondentas Maskvoje) parašė storiausią (664 p.) knygą „Rusija 1941–1945 metų kare“. Šiuolaikinėje rusiškojo leidinio anotacijoje tvirtinama: „Vakarų skaitytojams knyga atvėrė akis į tikruosius įvykius Rytų fronte ir Rusijoje“. Atvėrė... Nuo to meto kiekvienas Vakarų apžvalgininkas žino, kad *„sovietų aviacijos pagrindinės pajėgos buvo sunaikintos pirmosiomis karo dienomis“.*

Suprantama, „akių atvėrėjų“ buvo galima sutikti ir gimtosiose erdvėse. Puikiai žinomas A. Nekričas išdrįso neatsargiai užbaigti savo knygą „1941. Birželio 22 d.“ (jos turinys aštrus, tačiau tradiciškai vengiantis sovietų viršininkų bei Stalino kritikos). Pašalinus N. Chruščiovą ir tuo metu prasidėjus „destalinizacijai“, knyga uždrausta, autoriui pasiūlyta persikelti į Vakarus, būtent čia jis paskelbtas žymiu istoriku. Ir šiandien Nekričo knyga, pasakojanti, kaip kvailas Stalinas „uždraudė rengtis šalies gynybai“, Vakaruose laikoma „auksiniu standartu“ nagrinėjant SSRS istoriją. Ką nauja papasakojo mums Nekričas apie 1941 metų birželio 22-ąją? O štai ką:

„Birželio 22 d. auštant vokiečių aviacija pradėjo bombarduoti sovietų aerodromus. Buvo subombarduoti 66 pasienio apygardų aerodromai. Birželio 22 d. vidurdienį (kaip prisimenate, admirolui Kuznecovui buvo „vidurnaktis“ – M. S.) *sovietų aviacija prarado 1200 lėktuvų, iš jų 800 sunaikinti žemėje“.*

Nevaržomas išorės cenzūros (daug sunkiau išsilaisvinti iš „vidinės cenzūros“ gniaužtų) Antrojo pasaulinio karo istorijos įvykių nagrinėjimas tapo įmanomas tik Gorbačiovo „glastnost“ laikais.

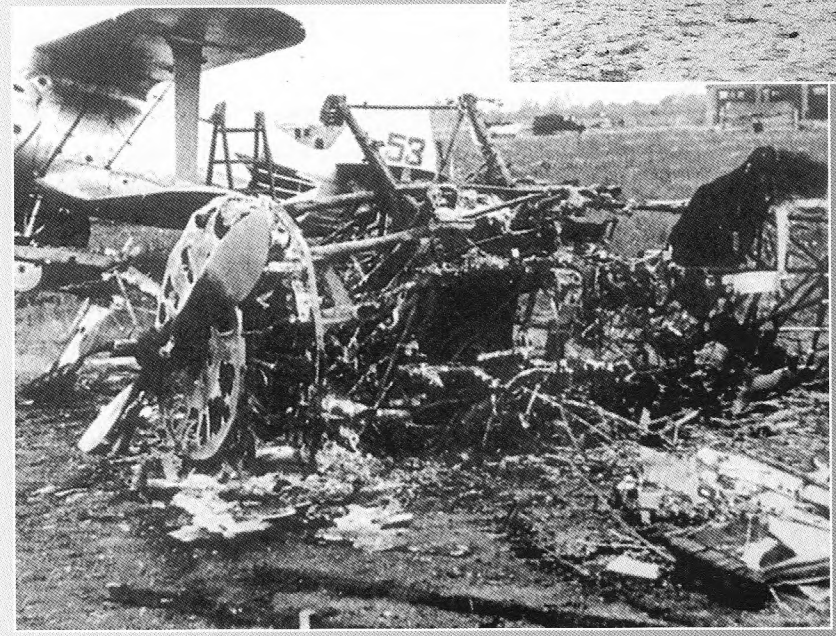
Pačiame „perestroikos“ pakilime, 1992 metų pradžioje, tuo metu dar vadovaujant NVS (Nepriklausomųjų Valstybių Sandraugos) jungtinių pajėgų generaliniam štabui, pasaulyje pasirodė Rusijos karo istorikų kolektyvinė monografija, pavadinta „1941 metai – pamokos ir išvados“. Ko gera, tai buvo pirmasis bandymas kompleksiškai ištirti 1941 metų įvykius. Darbe pateikta daugybė „sensacingų“ (nors vėl, – pagal tą metą) dokumentų ir faktų, iš esmės nepraradusių mokslinės vertės ir šiandien. Tačiau dėl klausimo apie 66, 1200 ir iš jų 800 monografijos autoriai liko nepajudinami:

„1941 metų birželio 22 d. auštant fašistinė Vokietija, nepaskelbusi karo, užpuolė Sovietų Sąjungą... Vokiečių aviacija įnirtingai smogė pasienio zonoje išdėstytai kariuomenei, vadavietėms, aerodromams, uostams, geležinkelių mazgams... Daugiau nei tūkstantis fašistinių bombonešių ne kartą smogė mūsų 66 aerodromams. Pirmąją karo dieną sovietų aviacija prarado apie 1200 lėktuvų, iš jų 800 sunaikinti aerodromuose“.

Vokiečių karys apžiūri subombarduotus sovietų lėktuvus prie Minsko.

Sudaužyti sovietų lėktuvai Minsko aerodrome. 1941 m. birželis.

Sudegę sovietų lėktuvai Bobruisko aerodrome. 1941 birželis.



Sovietų lėktuvų likučiai Liepojos (Libavos) aerodrome. 1941 m. vasara.

Praėjo dar 16 metų – nemažas laiko tarpas, juk per tiek laiko bejėgis klykiantis kūdikėlis virsta suaugusiu jaunuoliu (arba dailia mergina). Žlugo „Berlyno siena", į užmaršį nugrimzdo Varšuvos sutartis, į 15 nuolaužų subyrėjo "neišardoma sąjunga", buvusios SSRS platybėse svaiginamu greičiu keitėsi idealai, stabai, vėliavos, himnai, valstybės, prezidentai, o kartą amžiams išmokta mantra apie „sunaikintą žemėje aviaciją" nenutildama vis skamba šimtuose knygų ir tūkstančiuose laikraščių straipsnių. Štai 2008 metais Maskvos valstybinis Lomonosovo universitetas išleidžia vadovėlį „Rusijos istorija", kurį išmokę studentai privalo tvirtai atsakyti: *„Pirmosiomis karo dienomis* (ačiū, kad nors ne pirmosiomis valandomis – M. S.) *didelė sovietų aviacijos dalis buvo sunaikinta tiesiog aerodromuose"*. Ir pats vyriausiasis karo istorikas, Karo mokslų akademijos prezidentas, Rusijos mokslų akademijos gamtos mokslų akademikas, Rusijos Federacijos mokslų akademijos narys korespondentas, karo mokslų daktaras, istorijos daktaras, profesorius, buvęs sovietų kariuomenės generalinio štabo viršininko pavaduotojas moksliniui darbui, armijos generolas M. Garejevas, 2010 metais minint liūdnas eilines karo pradžios metines, eiliniame straipsnyje kalte kala: *„Į sunkią padėtį pateko sovietų karinės oro pajėgos. Daugumą lėktuvų aviacija prarado aerodromuose... Sovietų aviacija pirmąją karo dieną neteko 1200 lėktuvų"*. [11]

Savo ankstesnėse knygose [12], [13] išsakiau nuomonę, kad garsusis „pirmasis sovietų aerodromus sunaikinęs smūgis" (*„gyvuojantis pagal savo įstatymus, jam patvirtinti nereikia jokių dokumentų, jo nenuslopina net srautas naujų faktų, su kuriais nuo pat 1990 metų pradžios galėjo susipažinti visi besidomintys)* – tėra mitas. Aš pasielgiau neatsargiai šių faktų autorystę priskyręs sovietų partiniams „istorikams".

„Mitą apie sunaikintą „taikiai snaudžiančią aerodromuose" sovietų aviaciją komunistiniai propagandininkai kruopščiai sukūrė visai neatsitiktinai. Istorijos apie taikiai snaudžiančią, tapusią klastingo užpuolimo objektu, šalį labai reikėjo – ši legenda pašalino daugybę „nepatogių" klausimų apie realius draugo Stalino planus ir uždavinius". O štai dabar turiu prisipažinti, kad suklaidinau dešimtis tūkstančių klausytojų. **Sovietų istorikai patys nieko nesugalvojo. Dokumentai patvirtina:** koviniai pranešimai apie sunaikintus žemėje sovietų lėktuvus buvo gauti pirmosiomis karo valandomis!

Vakarų fronto karinių oro pajėgų valdybos archyvų fonde, 9-osios MAD (mišriosios aviacijos divizijos) byloje Nr. 59 saugomas operatyvinės štabo suvestinės telegrafo blankas. Pilkšvas popieriaus lapelis, pusė standartinio A4 formato, o jame pieštuku parašyta: *„Iš Bialystoko. KOP vadui. Visi naikintuvai sunaikinti. Prašau pagalbos. Černychas"*. Pranešimo perdavimo laikas: 10 valandų 31 minutė! [14]

Dėl šio lapelio autentiškumo nekyla net mažiausių abejonių. O jeigu tokių įtarimų ir atsirastų, jie nedelsiant subyrėtų dėl kito dokumento – iš kitos fronto pusės. Trofėjinių dokumentų archyvų fonde yra liuftvafės 2-ojo oro laivyno štabo žvalgybos suvestinės vertimas, kuriame pažymėta, kad birželio 22 d. 9.31 buvo perimta Vakarų fronto KOP

Pirmosiomis karo dienomis sovietų palikti lėktuvai Bobruisko aerodrome. Priekyje – Pe-2 su nuimtomis sparnų konsolėmis, greitieji bombonešiai SB-2, Su-2, bombonešis DB-3f , naikintuvai I-153 ir I-16 bei kt.

štabo 9-ojo MAD atviru tekstu perduota radiograma: „*Visi naikintuvai sunaikinti. Prašau pagalbos. Černychas*“. [15]

Viskas atitinka. Minutės tikslumu (vienos valandos skirtumas paaiškinamas skirtumu tarp Berlyno ir Maskvos laiko). Štai dar vienas archyvų dokumentas (pastebėjau, šis epitetas kai kuriems skaitytojams sukelia šventą virpulį). Visa tai iš tos pačios bylos Nr. 59. Languoto mokyklinio sąsiuvinio lapelyje, raudonu pieštuku, be datos ir numerio, parašyta:

„Vakarų fronto KOP vadui. Pranešu, kad 06 25 dienos pabaigoje susitelkėme Mogiliovo rajone... Mūsų nuostoliai oro mūšiuose ne daugiau kaip 5 lėktuvai. Visi likusieji sudeginti aerodromuose. 9-osios MAD vadas generolas majoras Černychas“. [16]

1941 m. birželio 22 d. 9-oji MAD tradicinėje sovietų istoriografijos versijoje prarado 347 kovos lėktuvus, vien šiai divizijai, t. y. vienai iš 25 Vakarų apygardų KOP divizijų, neskaitant Leningrado, teko daugiau nei ketvirtis pirmosios karo dienos nuostolių. Jeigu tikėtume divizijos vado pranešimu, šie nuostoliai buvo dar didesni, iš viso 9-ojoje MAD buvo ne mažiau kaip 420 kovos lėktuvų, iš jų 366 naikintuvai. Jeigu jie visi, neskaičiuojant 5 oro mūšiuose numuštų lėktuvų, buvo prarasti žemėje, išeina, kad 1941 m. birželio 22 d. pusę sovietų aviacijos „nuostolių aerodromuose“ sudaro vien tik 9-osios mišriosios aviacijos divizijos netektys.

Ar įmanoma užginčyti tikrą, orginalų archyvo dokumentą? Nuneigti nereikia ir nebūtina. Geriau tęskime dokumentų tyrimą. Kitą tekstą, dokumento orginalas šiuo metu saugomas federalinės saugumo tarnybos centriniame archyve, būtina skaityti atsistojus:

„Sovietų Socialistinių Respublikų Sąjungos vardu:

1941 m. liepos 28 d. SSR Sąjungos Aukščiausiojo teismo karinė kolegija, sudaryta iš vadovaujančio divizijos karinio teisininko Orlovo, narių: divizijos karo teisininko Kandybino ir 1-ojo rango karo teisininko Čepcovo, sekretoriaujant Mazurovui, uždarame Maskvos m. teismo posėdyje išnagrinėta Sergejaus Aleksandrovičiaus Černycho byla dėl nusikaltimo, įvardyto RSFSR BK 193-21 str. „b" punkte.

Parengiamojo ir teisminio tardymo metu nustatyta, kad Vokietijos kariuomenės karo veiksmų prieš Sovietų Socialistinių Respublikų Sąjungą pradžioje kaltinamasis Černychas, būdamas 9-osios aviacijos divizijos vadu, turėdamas visus tarnybinius įgaliojimus, buvo nusikaltėliškai neveiklus, fašistinės aviacijos antskrydžio metu prieš divizijos aerodromą buvo sunaikinta apie 70% šios divizijos technikos.

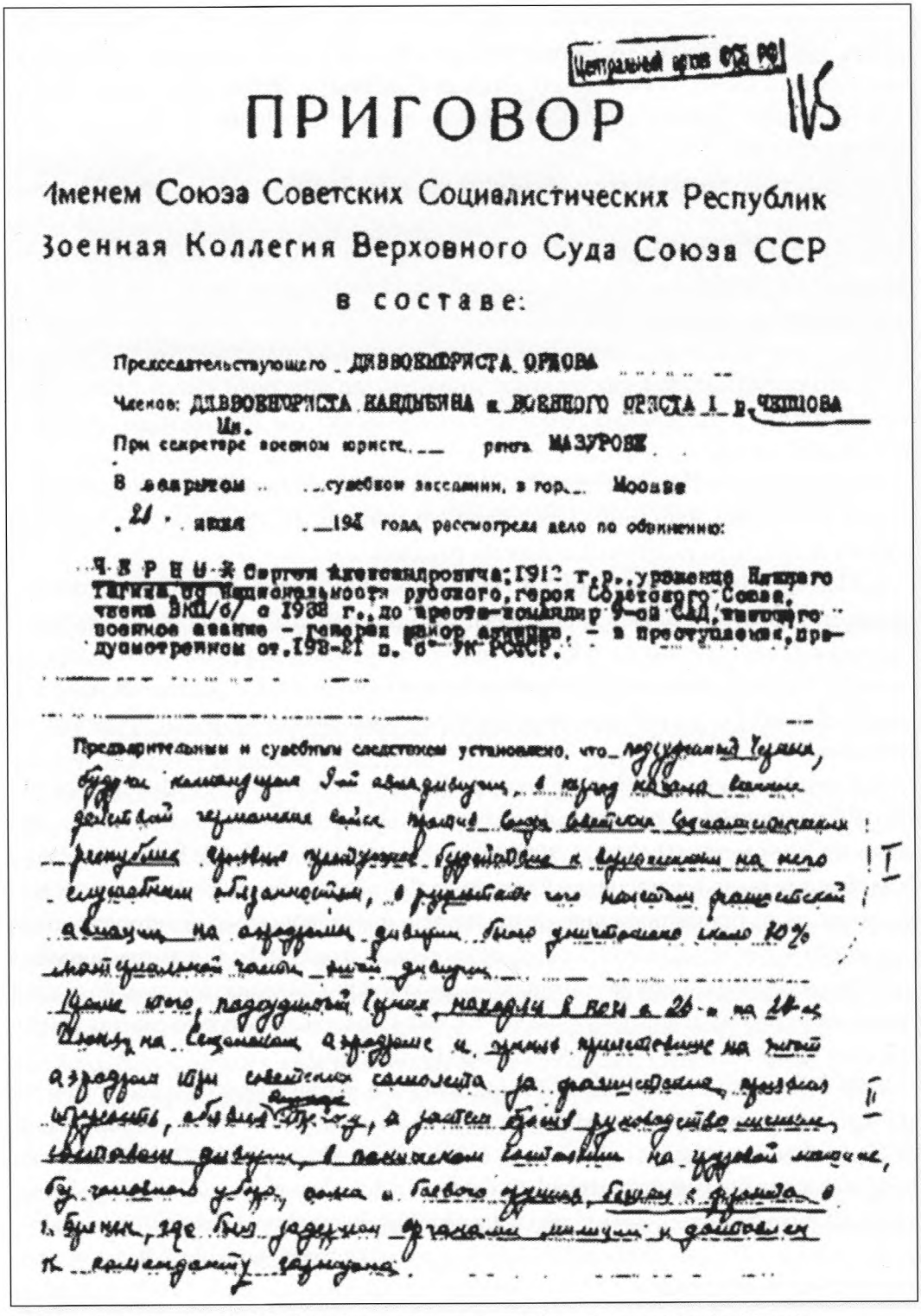
Be to, kaltinamasis Černychas birželio 26 naktį į 27 d., būdamas Seščo aerodrome, tris atskridusius sovietų lėktuvus palaikė fašistiniais, paskelbė betikslį oro pavojų; paskui pasirodė esąs bailys – palikęs be vadovo divizijos personalą, sunkvežimiu, be galvos apdangalo, diržo ir kovos ginklo iš fronto paniškai pabėgo į Briansko m., kur buvo sulaikytas milicijos ir pristatytas miesto įgulos komendantui.

Būdamas Brianske kaltinamasis Černychas skleidė provokacinius prasimanymus apie tarsi priešo išlaipintą desantą ir jo subombarduotą Seščo aerodromą.

Tad kaltinamasis Černychas per kovos veiksmus su fašistine Vokietija sulaužė kario priesaiką, pamiršo pareigą socialistinei Tėvynei, pasirodė esąs bailys ir, palikęs divizijos personalą, iš fronto gėdingai pabėgo į Briansko m., kuriame skleidė provokacinius gandus apie Raudonosios armijos dalinių žlugimą ir kartu padarė nusikaltimą, įvardytą RSFSR BK 193-21 str. „b" p. SSR Sąjungos Aukščiausiojo teismo karinė kolegija, atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, ir vadovaudamasi RSFSR BK 319 ir 320 str., nusprendė:

Iš Sergejaus Aleksandrovičiaus Černycho atimti karinį „aviacijos generolo majoro" laipsnį ir paskirti aukščiausią bausmę – sušaudyti konfiskuojant visą jam priklausantį turtą. Remiantis RSFSR BK 33 straipsniu, inicijuoti, kad SSR Sąjungos Aukščiausiojo Sovieto Prezidiumas atimtų iš Černycho Sovietų Sąjungos Didvyrio vardą, Lenino, Raudonosios Žvaigždės ordiną bei jubiliejinį medalį „20 metų DVRA".

Nuosprendis galutinis ir neskundžiamas". [17]



Центральный архив ФСБ РФ

115

ПРИГОВОР

Именем Союза Советских Социалистических Республик

Военная Коллегия Верховного Суда Союза ССР

в составе:

Председательствующего ДИВВОЕНЮРИСТА ОРЛОВА

Членов: ДИВВОЕНЮРИСТА КАНДЫБИНА и ВОЕННОГО ЮРИСТА I р. ЧЕПЦОВА Ив.

При секретаре военном юристе ранга МАЗУРОВЕ

В закрытом судебном заседании, в гор. Москве

21 июня 194 года, рассмотрела дело по обвинению:

ЧЕРНЫЙ Сергей Александровича, 1912 г.р., уроженца Нижнего Тагила, по национальности русского, героя Советского Союза, члена ВКП/б/ с 1938 г., до ареста-командир 9-ой САД, имеющего военное звание – генерал-майор авиации, – в преступлении, предусмотренном ст. 193-21 п. "б" УК РСФСР.

Предварительным и судебным следствием установлено, что подсудимый Черных, будучи командиром 9-ой авиадивизии, в период начала военных действий германских войск против Союза Советских Социалистических Республик проявил преступное бездействие к возложенным на него служебным обязанностям, в результате чего налетом фашистской авиации на аэродромы дивизии было уничтожено около 80% материальной части этой дивизии. I

Кроме того, подсудимый Черных находил в ночь с 26-го на 27-ое июня на Сещинском аэродроме и принял приветствие на этот аэродром три советских самолета за фашистские, приказал отрезать, объявил [illegible], а затем бросил руководство личным составом дивизии, в паническом состоянии на грузовой машине, без головного убора, пояса и боевого оружия, бежал с фронта в г. Брянск, где был задержан органами милиции и доставлен к коменданту гарнизона. II

SSRS Aukščiausiojo teismo karinės kolegijos generolo majoro S. Černycho nuosprendžio faksimilė.

Dukart pavartotas nuosprendyje pasakymas *„pabėgo iš fronto“* mažų mažiausiai netikslus. 1941 m. birželio 27 d. Minsko prieigose dar vyko mūšiai; atkakliai su pasmerktųjų neviltimi kovėsi Vakarų fronto, Slanimo (Slonimo) – Naugarduko rajone išsklaidyti bei apsupti daliniai ir padaliniai. Seščės miestas (Smolensko ir Briansko sričių pasienyje), iš kurio divizijos vadas išvyko *„sunkvežimiu, be galvos apdangalo, diržo ir kovos ginklo“* tuo metu jau buvo giliame užnugaryje, už 300–400 kilometrų nuo kovos veiksmų zonos (apie to meto fronto liniją neverta net kalbėti) ir už 600 kilometrų nuo 9-osios MAD štabo prieškario dislokacijos Balstogėje (Bialystoke). O juk nuo Seščės iki Briansko dar 100 kilometrų plentu. „Sieksnio žingsniais žygiuojam...“

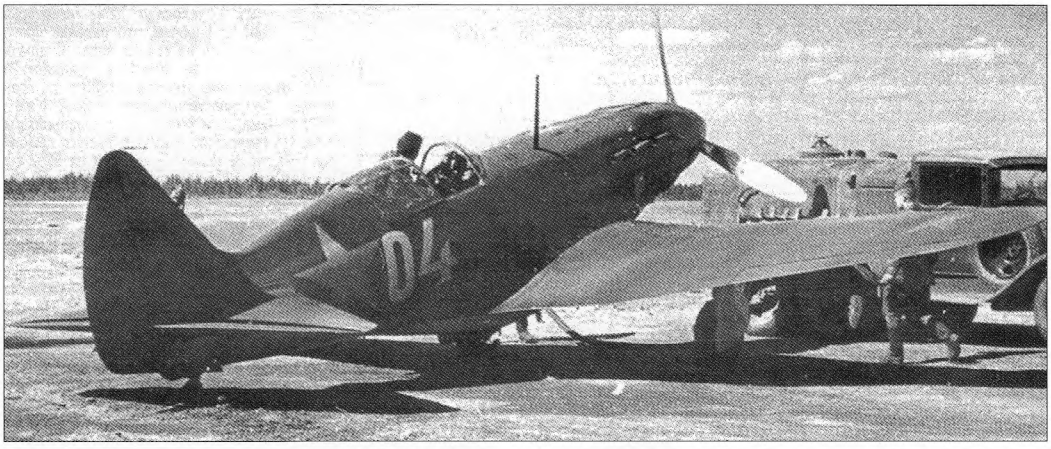
Dabar nuo geografijos pereisime prie paprasčiausios aritmetikos. Birželio 22-ąją 10.30 9-osios MAD vadas praneša, kad *„visi naikintuvai sunaikinti“*. Atkreipkite dėmesį, oro pajėgų karo kolegija nutarime sušaudyti, kuriame buvo galima tikėtis „spalvų sutirštinimo“, tvirtina, kad aerodromuose sunaikinta vos 70% divizijos technikos. Būtent taip – „vos“.

Kodėl? Divizijoje lėktuvų buvo labai daug. Net 30% pradinio skaičiaus jau sudarytų apie 110 mašinų. Rytų fronte reta liuftvafės naikintuvų divizija turėjo tokį tvarkingų lėktuvų skaičių, o jų vadai visiškai neprašė pagalbos...

Tad kas vis dėlto įvyko birželio 22 d. ryte 9-osios MAD aerodromuose? Tardymo medžiaga ir S. Černycho apklausų protokolai (baudžiamoji tyrimo byla Nr. P-23923) vis dar nepasiekiami istorikams, o kalbant apie išslaptinimą specifiniai NKVD „tardymo metodai“ būtinai privers suabejoti parodymų teisingumu. Kol kas pamėginkime „padidinti ryškumą“, t.y. pažvelkime į aviacijos divizijai priklausančių pulkų operatyvinius dokumentus.

Iš pirmo žvilgsnio galimybės ką nors rasti niekingai mažos – kokie dokumentai galėjo išlikti pirmosiomis karo valandomis sutriuškintuose pulkuose? Pačios 9-osios aviacijos divizijos fonde (ЦАМО, f. 20048A, ap. 2) saugoma vienintelė byla: „Karininkų ir seržantų personalo pareigybinė kadrų knyga“. Anksčiau cituoti pieštuku popieriaus skiautėse rašyti pranešimai saugomi aukštesnėje instancijoje – Vakarų fronto karinių oro pajėgų štabe. Pagal taisykles pulko dokumentai į fronto štabą (t.y. trimis laipteliais aukščiau – „divizija – armija – frontas“) neperduodami. Sutriuškintų aviacijos pulkų fonduose geriausiu atveju įmanoma rasti tik kokį naujos vadovybės, praėjus keletui mėnesių po aprašomų įvykių, sudarytą „Istorinį formuliarą“.

Ir vis dėlto, kas ieško, tas randa. Prisipažinsiu: kai iš pageltusios, aptrintos bylos ant stalo priešais mane iškrito du mašinraščio lapeliai su pavadinimu „Operatyvinė suvestinė Nr. 01, 124-ojo aviacijos pulko štabas, Aukšt. Mazoveckas, 1941 06 22 12.00“, pajutau, kaip mano regėjimas staiga „išplaukė“: neklausančios akys norėjo iš karto perskaityti viską. Jas buvo galima suprasti – originalus pirminis dokumentas! Originaliau niekaip – pirmosios karo dienos vidudienis! Pulkas taip pat pakliuvo ne bet koks – pagal naujausius to meto naikintuvus MiG-3 (70 vienetų) pats didžiausias ne tik 9-ojoje mišriojoje aviacijos divizijoje, bet ir tarp visų sovietų karinių oro pajėgų naikintuvų aviacijos pulkų.



Sovietų lėktuvas MiG-3 Leningrado fronte. 1941 m. vasara. MiG-3 buvo vienas naujausiųjų, pradėtų gaminti prieš karą serijinių to meto lėktuvų. Šis A. Mikojano ir M. Gurevičiaus konstrukcijos naikintuvas buvo lėktuvo MiG-1 patobulinta versija. Tobulinant lėktuvą buvo pašalinti kai kurie trūkumai, nes dėl konstrukcinių ypatybių gan dažnai patekdavo į suktuką. Nepavykus pašalinti daugelio likusių trūkumų bei sukurti patikimai veikiančio variklio, 1942 m. naikintuvo gamyba buvo nutraukta. Prie lėktuvo stovi automobilio GAZ-AAA važiuoklėje sumontuotas benzino pildytuvas BZ-38.

Štai visas, nuo pirmos iki paskutinės raidės „Operatyvinės suvestinės Nr. 01" tekstas [10]:

*„**Pirma:** 1941 06 22 pulkas atliko 48 lėktuvų MiG-3 tris kovos skrydžius naikinti priešo lėktuvų.*

Paskelbus kovinį aliarmą, į pirmąjį skrydį pakilo 28 MiG-3. Oro mūšyje nedalyvavo, išskyrus jaunesnįjį leitenantą Kokariovą, – jis numušė vieną Me-110.

Virš aerodromo 800 m aukštyje praskrido vienas lėktuvas Ju-88, po to – dviejų priešo lėktuvų Me-109 antskrydis, tarp mūsų ir priešo lėktuvų kilus oro mūšiui buvo numuštas vienas MiG-3, jaunesnysis leitenantas Žarkovas žuvo.

5.35 7 naikintuvų Me-109 lydima 18 bombonešių grupė numetė bombas rytinėje aerodromo dalyje 400 m miško pievelėje (taip tekste). *Priešo antskrydžio metu žuvo 3 žmonės iš 156 bataliono* (aerodromo aptarnavimo batalionas – M. S.), *sužeisti 26 žmonės, tarp jų lakūnas, jaunesnysis leitenantas Artamonovas, likusieji – 156 bataliono raudonarmiečiai.*

***Antra:** 8.40 iš 5000 m aukščio du lėktuvai Ju-88 žvalgė aerodromą, atliko du* viražus virš aerodromo, paskui vienas lėktuvas nuskrido į vakarus ir vienas – į rytus.

10.20 2500 m aukštyje pasirodė trys bombonešių grupės – apie 30 nenustatyto tipo lėktuvų, jie bombardavo A. Mazovecko aerodromą. Mūsų 12 lėktuvų MiG-3 pakilo, bet oro mūšyje nedalyvavo, nes priešo bombonešiai suspėjo numesti bombas ant aerodromo ir grįžti į savo teritoriją. Po bombardavimo užsidegė benzino saugykla, sunaikinta daugybė autotransporto, žemėje sudeginta apie 15 lėktuvų MiG-3. Žuvo 4 lakūnai, 1 mechanikas ir 1 jaunesnysis specialistas, sužeisti 2 lakūnai ir trys technikai.

Vokiečių bombonešis Dornier Do 17Z skrydyje virš Prancūzijos. 1940 m. birželio 21 d. Lėktuvas buvo sukurtas išskirtinai kaip komercinis lėktuvas „Liufthanzai". Į pirmą skrydį jis pakilo 1934 m. Lėktuve buvo sumontuoti 750 a. j. varikliai BMV-VI 7,3. Šio variklio kopiją sovietai gamino pavadinimu M-17 ir montavo pirmosiose lėktuvų TB-3 modifikacijose, tankuose BT-7, T-28, T-35, T-38 ir dalyje žinomiausių sovietinių tankų T-34.

Trečia: *11.15 6 lėktuvai Me-110 smigdami atakavo ir bombardavo lėktuvus aerodrome. Per 20 antskrydžio minučių sunaikinta apie 12 lėktuvų MiG-3, 2 UTI-4 ir vienas I-16 buvo numuštas ore. Šio antskrydžio metu 3 mūsų naikintuvai MiG-3 pakilo ir pradėjo oro mūšį. Oro mūšyje kapitonas Kruglovas numušė vieną priešo lėktuvą Me-109* (taip tekste).

Ketvirta: *15.30 18 bombonešių ir 7 šturmo lėktuvai Me-110 puolė ir bombardavo lėktuvus bei personalą žemėje. Šio antskrydžio metu kovos veiksmuose pulkas nedalyvavo dėl technikos trūkumo. Likusi sveika technika – 6 lėktuvai MiG-3 – buvo perskraidinta į Rosio aerodromą.*

16.20 9 lėktuvai Do-17, lydimi 7 naikintuvų Me-110, atakavo aerodromą, numetęs bombas, mūsų lėktuvai buvo visiškai išvesti iš rikiuotės.

Penkta: *1941 06 22 kovos veiksmų metu numušėme 2 Me-110 tipo priešo lėktuvus.*

Pulkas prarado: 68 MiG-3, 5 I-16, 7 UTI-4, 9 UT-1, 2 U-2; tarp jų Lomžos aerodrome sunaikinti 3 I-16, Bialystoko aerodromo angaruose palikti 9 lėktuvai MiG-3; Rosio aerodrome 6 lėktuvai MiG-3 bei sunaikinti 2 lėktuvai UTI-4. Oro mūšyje numuštas vienas MiG-3 ir vienas lėktuvas I-16. Likusius lėktuvus priešas sunaikino Aukšt. Mazovecko aerodrome.

Žuvęs etatinis personalas – 9 lakūnai, 5 mechanikai, 2 jaunesnieji aviacijos specialistai. Sužeisti – 6 lakūnai, 6 technikai, 1 jaunesnysis aviacijos specialistas.

Patyręs didelių technikos nuostolių pulkas, kuriame yra 45 lakūnai, 50 technikų, 37 jaunesnieji aviacijos specialistai, pakeitė dislokacijos vietą; vėl pradėtas telkti pulkas ir technika tolesniems mūšiams.

Štabo viršininkas majoras Dryzlovas (parašas)
Operatyvinio skyriaus viršininkas kapitonas Šaginas (parašas)

Kaip matome, dokumentas surašytas gan smulkiai, jame minimos net mažai reikšmingos įvykių detalės (*„atliko du viražus virš aerodromo, po to vienas lėktuvas nuskrido į vakarus ir vienas – į rytus“*). Jau 12.00 suvestinės sudarytojai žinojo, kas įvyko 15.30 ir net kas vėliau – 16.20. Dar vėliau Rosio aerodrome (110 km į rytus nuo Aukšt. Mazovecko) sunaikinti (jeigu sunaikinti) 6 lėktuvai MiG-3, tačiau majoras Dryzlovas ir kapitonas Šaginas jau ir apie tai žino. Atspėti, iš kur tokia antgamtinė įžvalga, įmanoma labai paprastai. Kitoje dokumento lapo pusėje, apačioje, mėlynu pieštuku įrašytas išsiuntimo numeris 01 (o tai visiškai natūralu operatyvinei suvestinei Nr. 01) ir data 1941 07 01. Liepos pirmoji. Dešimtoji karo diena. O žemiau – įrašas ranka: *„Gavau: 1941 07 01 12.00“*. Parašas neįskaitomas, panašu į *„V. Chrabrovas“*.

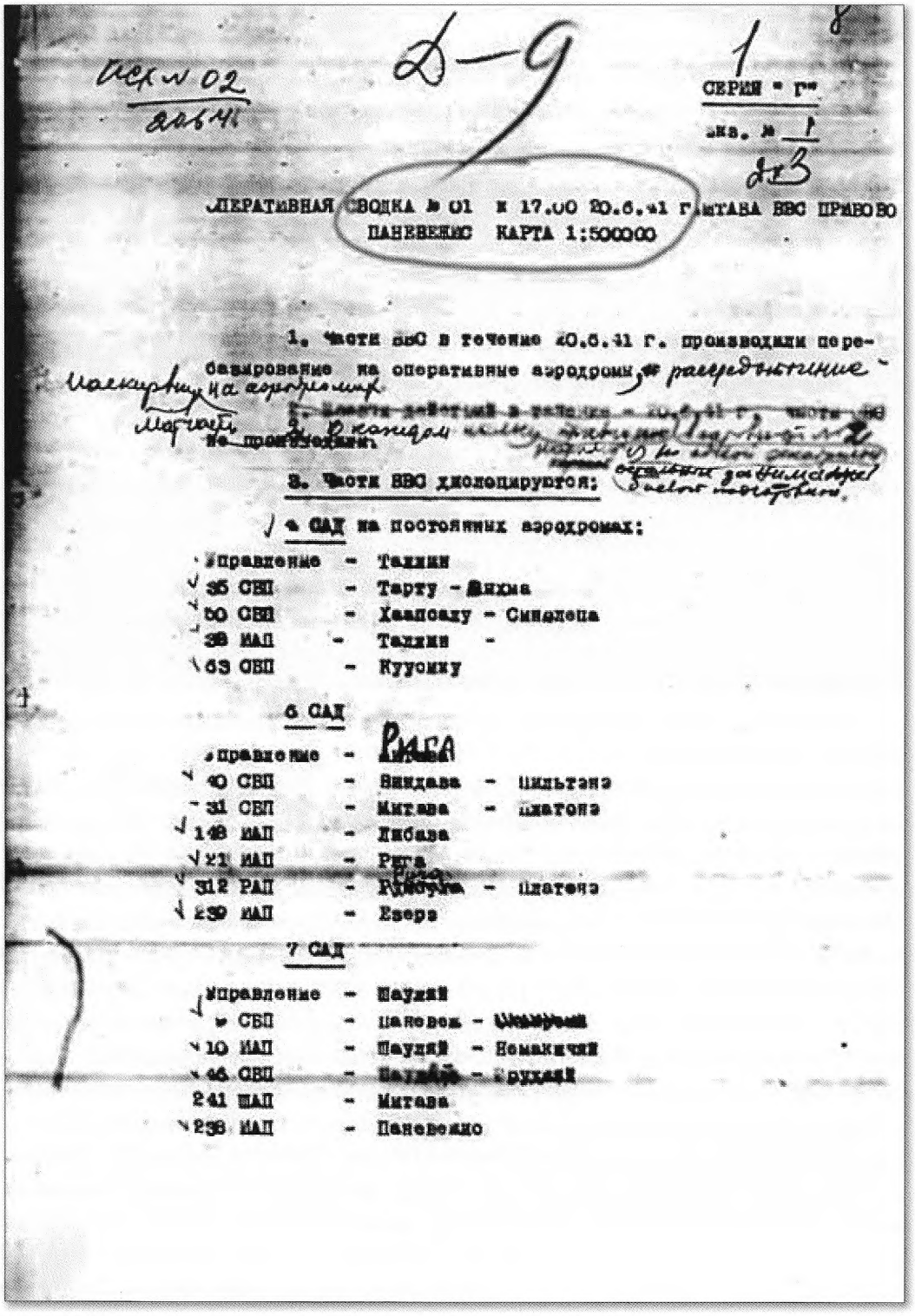
Po 1 val. 45 min. vis tas pats „V. Chrabrovas“ pasirašė (šį kartą juodu pieštuku), kad 1941 07 01 13.45 iš majoro Dryzlovo gavo tokį dokumentą: [19]

„9-osios MAD štabo operatyvinio skyriaus viršininkui. Papildydamas „Operatyvinę suvestinę Nr. 01“, pranešu:

1941 06 22 po šešių vokiečių bombonešių antskrydžių prieš Aukšt. Mazovecko aerodromą ir sunaikinus techniką: lėktuvus bei autotransportą, aš 06 22 22 val. 10 min., neturėdamas ryšio su 9-osios MAD štabu, nusprendžiau etatinį personalą ir privalomą štabo dokumentacijos dalį išvežti į Bialystoko m., kur turėjau gauti tolesnius nurodymus. Į Bialystoką pulko štabas ir dalis skraidymo bei techninio personalo – 19 žmonių vienu automobiliu starteriu (aerodromo tarnybos automobilis, skirtas įsukti propeleriui įjungiant naikintuvo variklį – M. S.) *atvyko 06 23 1.30. Sužinojęs apie divizijos štabo išvykimą iš Bialystoko, pulko štabas, ieškodamas divizijos štabo ir personalo, pravažiavo per punktus: Bialystoką, Kvaterus, Volkovyską, Zelvą, Slonimą, Baranovičius, Slucką, Puchovičius, Bobruiską, Mogiliovą, Oršą, Smolenską, Roslavlį, Siošą, Brianską, Oriolą.*

Pakeliui nurodytuose punktuose buvo surinkta: žygiavusių ir iš dalies automobiliais vykusiių 160 žmonių personalas, iš jų lakūnų – 54 žmonės, techninio personalo – 58 žmonės, štabo vadų – 15 žmonių, jaunesniųjų aviacijos specialistų – 31 žmogus, 2 raudonarmiečiai. 40 lakūnų komandiruota į Maskvos m. paimti technikos.

Štabo viršininkas majoras Dryzlovas (parašas)



Д-9

1

8

Исх № 02
20.6.41

СЕРИЯ "Г"

Экз. № 1

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА № 01 к 17.00 20.6.41 г. МИТАВА ВВС ПРИВОВО
ПАНЕВЕЖИС КАРТА 1:500000

1. Части ВВС в течение 20.6.41 г. производили перебазирование на оперативные аэродромы, распределение

2. ~~Плавки действий в течение 20.6.41 г. части ВВС не производили.~~

3. Части ВВС дислоцируются:

4 САД на постоянных аэродромах:

Управление - Таллин
35 СБП - Тарту - Вяхма
50 СБП - Хаапсалу - Синелепа
38 ИАП - Таллин -
63 СБП - Куусику

6 САД

Управление - Рига
40 СБП - Виндава - Пильтэнэ
31 СБП - Митава - Платонэ
148 ИАП - Либава
21 ИАП - Рига
312 РАП - Рига - Платонэ
239 ИАП - Езерэ

7 САД

Управление - Шауляй
[illegible] СБП - Паневеж - [illegible]
10 ИАП - Шауляй - Немакичяй
46 СБП - Шауляй - Друхяй
241 ШАП - Митава
238 ИАП - Паневежис

1941 06 20 Pabaltijo karinės apygardos štabo operatyvinė suvestinė Nr. 01.

Net tiesia linija aviacijos 124-ojo naikintuvų pulko veržlaus žygio maršrutas sudaro ne mažiau kaip 950 km, o keliais – dar daugiau. Galima spėti, kad popieriai surašyti ir pasirašyti galutiniame maršruto punkte Oriolo mieste (tiesa, neaišku, kodėl divizijos vado persikėlimas iš Seščės į Brianską įvardytas „bėgimu"? Oriolas yra 100 km ryčiau nei Brianskas, t.y. dar toliau nuo fronto...). Tokį spėjimą netiesiogiai patvirtina tai, kad 9-osios MAD štabo 1941 06 30 22.00 „Operatyvinė suvestinė" (be numerio) surašyta taip pat Oriole. [20]

Kariškiai, manau, situaciją suprato. Kitiems skaitytojams paaiškinsiu. Operatyvinė suvestinė – tai kovinis dokumentas, kurio forma ir turinys griežtai reglamentuotas. Taisyklė tokia: per parą sudaromos dvi, kartais – trys operatyvinės suvestinės; suvestinės pateikimo laiką savo nurodymu nustato aukštesnysis viršininkas; vykdytojas nurodo dokumento surašymo laiką minučių tikslumu. Štabo viršininkas, pasirašantis operatyvinę suvestinę, tiksliai ir konkrečiai nurodo vietovę, kur šiuo metu jis yra, pavyzdžiui: „miško pievelė, esanti 3 km į pietvakarius nuo Jelchovkos stoties". Tikslus dalinio (junginio) štabo dislokavimo vietos nurodymas yra ne formali plunksnagraužio nuostata, o absoliučiai būtina sąlyga norint išsaugoti kariuomenės valdymą – aukštesnysis viršininkas privalo žinoti, kur yra jam patikėtų dalinių štabai. Jeigu planuojama perdislokuoti štabą, šis veiksmas turi būti aiškiai ir tiksliai nurodytas dokumente: „23.00 štabas – kelių sankryža piečiau 286 aukštumos".

Giliame užnugaryje per šimtus kilometrų nuo fronto sudarytoje operatyvinėje suvestinėje parašyti „Aukšt. Mazoveckas", be to, suklysti nurodant suvestinės sudarymo laiką 10-čia parų – karo nusikaltimas. Faktiškai atgaline data surašyta „1941 06 22 12.00 operatyvinė suvestinė – tai aiškinamasis raštas", turintis paaiškinti pulko visos kovinės technikos praradimą. Tačiau 9-osios MAD operatyvinio skyriaus viršininkas ir 124-ojo naikintuvų aviacijos pulko štabo viršininkas, per pirmąsias 10 karo dienų persikėlę iš Bialystoko į Oriolą, puikiai supranta vienas kitą ir „nesikabinėja prie smulkmenų". Net prie tokių, kaip aiškiai nesutampantys (tarsi) priešo sunaikintų lėktuvų skaičiai su pradiniais 124-ojo naikintuvų aviacijos pulko lėktuvais ir išsiųsta į KOP fronto štabą 10-31 paniška radiograma: *„visi naikintuvai sunaikinti"*.

Bet daug anksčiau, nei 9-osios MAD sunaikinimu pradėjo domėtis istorikai, šio klausimo ėmėsi gynybos liaudies komisariato 3-ioji valdyba – taip tuo metu vadinta karinė, nuo 1941 m. liepos 17 d. perduota NKVD ir vėl pavadinta senuoju pavadinimu „ypatingasis skyrius" žvalgyba. Teoriškai „ypatingųjų skyrių" dokumentai kaip ir anksčiau nepasiekiami, tačiau „Rusijos įstatymų griežtumą sušvelnina jų nevykdymas". Šiuo atveju, kaip ir bet kurios kitos biurokratinės mašinos prigaminta pernelyg daug popierių. Kai kurių 3-iosios valdybos pranešimų kopijos pateko į Raudonosios armijos vyriausiosios politinės valdybos archyvo fondo bylas. Pagal taisykles 1941 m. vasaros dokumentai privalo būti saugomi gynybos ministerijos centriniame archyve (ЦАМО), tačiau laimingo atsitiktinumo dėka jie pateko į Rusijos valstybinį karinį archyvą (РГВА), kur juos aptiko ir išspausdino žinomas rusų istorikas M. Meltiuchovas. [21]

Vakarų karinės apygardos KOP grupuotės dislokavimas 1941 metų birželio 22 d.

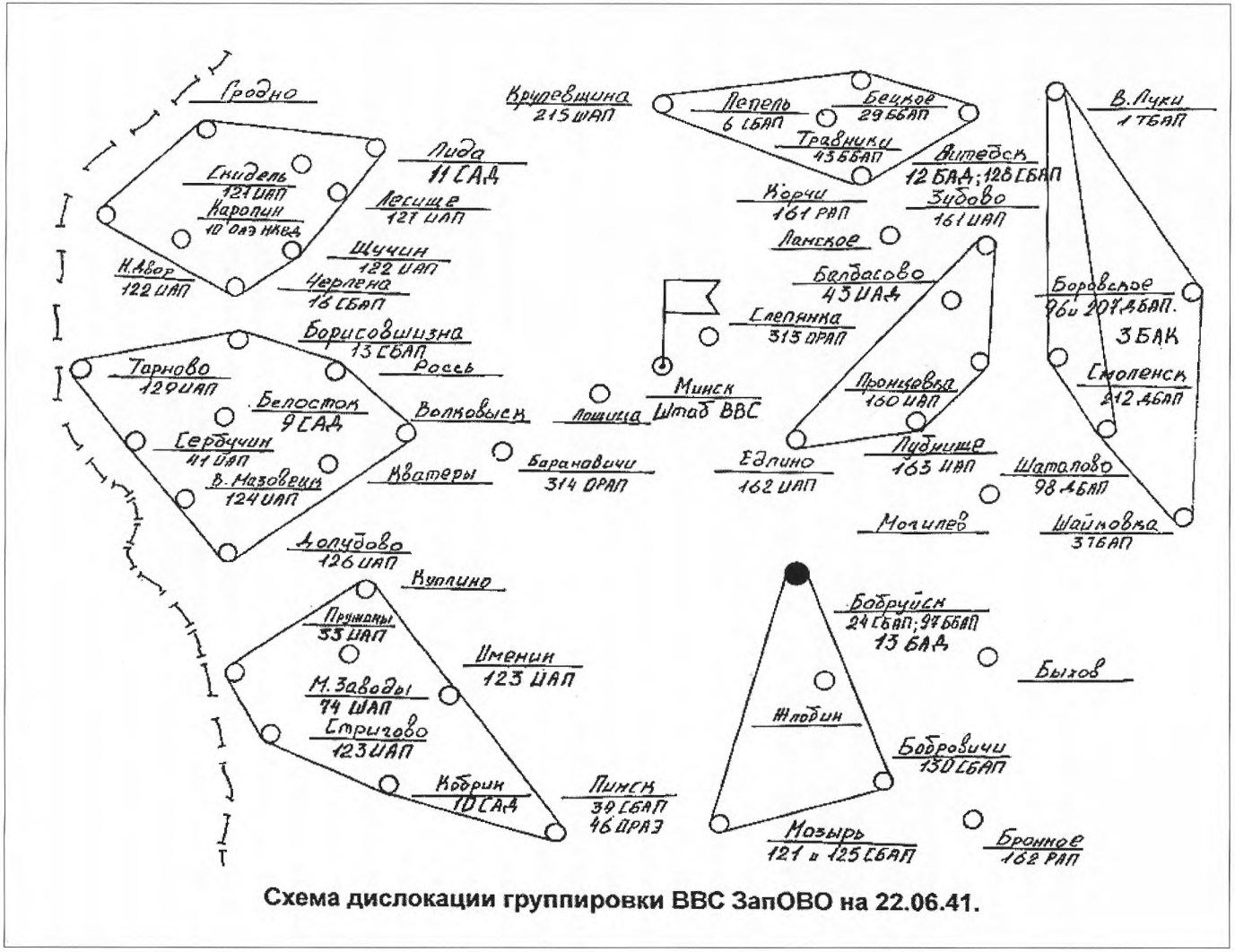


Схема дислокации группировки ВВС ЗапОВО на 22.06.41.

Turime būti labai dėkingi atsitiktinai sutapusioms aplinkybėms, kad tarp prieinamų dokumentų pateko 1941 metų liepos 15 d. gynybos liaudies komisariato 3-iosios valdybos specialusis pranešimas Nr. 37928:

„Tiriant fašistų aviacijos sunaikintą 9-osios mišriosios aviacijos divizijos 41-ojo ir 124-ojo naikintuvų pulkų visą techniką, nustatyta:

41-ojo aviacijos pulko vadas majoras Jeršovas birželio 22 d. ryte priešo lėktuvų antskrydžio metu sutriko ir nesugebėjo surengti pulko etatinio personalo atkirčio priešui. Net atsižvelgus į tai, kad Seburčino aerodrome, kuriame buvo dislokuotas 41-asis naikintuvų pulkas, pirmojo fašistinių lėktuvų antskrydžio metu ***priešas iš rikiuotės neišvedė nė vieno lėktuvo*** (paryškinta mano – M. S.), *nes visi jie buvo išsklaidyti ir užmaskuoti, laukdamas nurodymų iš 9-osios aviacijos divizijos vadovybės Jeršovas nesiėmė savarankiškų veiksmų smogti lemtingą smūgį priešo lėktuvams.*

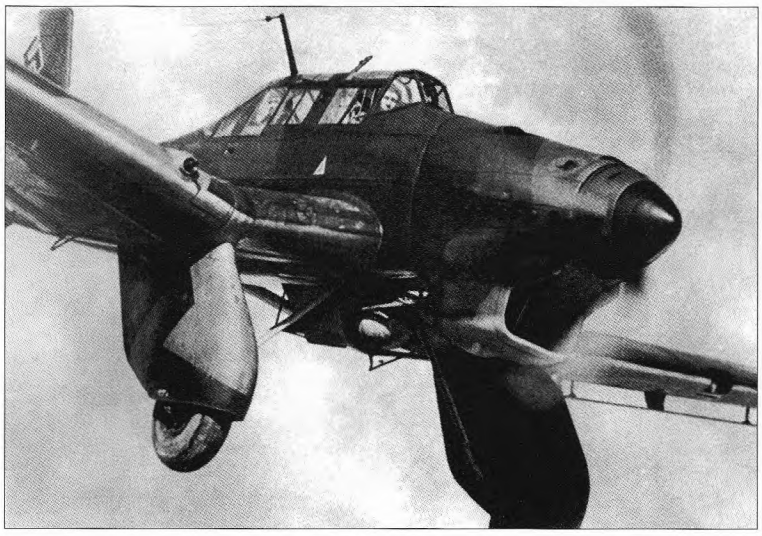
Vadovaudamas koviniam pulkui majoras Jeršovas nepriėmė sprendimo veikti jungiuose, o priešo sutikti siuntė po vieną ar du lėktuvus, kuriuos priešas sunaikino. Taip žuvo patys geriausi pulko lakūnai: Solocha, Aksionovas, Černiavskis, o Krutoverecas, Korobkovas, Kukuškinas ir Kiseliovas numušti.

Nors Seburčino aerodrome buvo visa, ko reikia mūšiui, Jeršovas be jokio reikalo nusprendė iš šio aerodromo permesti pulką į Kurjanų aerodromą, o paskui birželio 22 d. vakare persikėlė į Kvaterų aerodromą. Šiuose aerodromuose lėktuvams užvesti nebuvo oro (vienas iš MiG-3 variklio paleidimo būdų buvo suslėgto oro panaudojimas iš šalutinio šaltinio – M. S.) *nei šovinių kulkosvaidžiui ir nebuvo pasirengę kovai, todėl visa technika sunaikinta.*

124-ojo naikintuvų aviacijos pulko vadas majoras Poluninas karo veiksmų pradžioje buvo atostogose ir į pulką atvyko tik birželio 22 dieną, kai priešas jau atliko du antskrydžius prieš aerodromą. Po priešo lėktuvų trečiojo antskrydžio, neperdavęs jokių nurodymų, Poluninas išskrido lėktuvu UTI-4.

Žvalgybos lėktuvo R-5. Variklis įjungiamas automobiliniu starteriu – specialiai pritaikytu automobiliu su įrenginiu įsukti lėktuvo propelerį. Ši technika dalyvavo šaudymo treniruotėse. Lėktuvo fiuzeliažo apačioje ir automobilio kėbule sudėti taikiniai.

Vokiečių šturmo pikiruojamasis lėktuvas Ju-87 (*Stuka-Sturzkampffugzeug*). Pirmąjį skrydį atliko 1935 m. 1936 m. Vokietijos Kondoro legione dalyvavo mūšiuose Ispanijoje. Lėktuvas lengvai atpažįstamo silueto, neįtraukiama važiuokle, dėl kurios jį sovietų kariai vadino „vyžočiumi“. Lėktuve buvo įmontuotas vadinamasis Jerichono trimitas – sirena, kuri smingant kaukdama veikė priešo karių psichiką, o iš jos tono, lakūnas galėjo spręsti apie smigimo greitį.



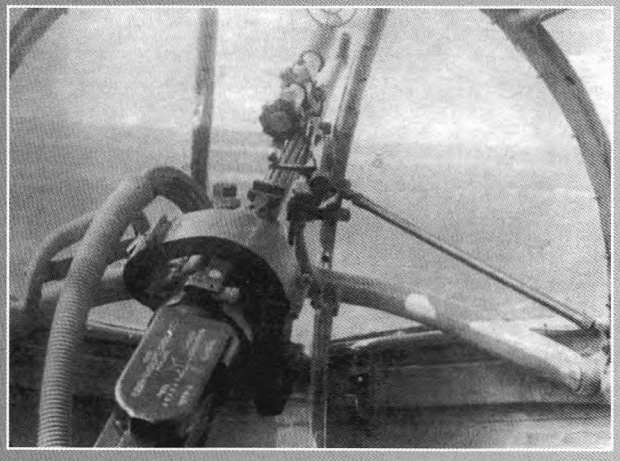
Vokiečių šturmo lėktuvas Ju-87 skrydyje iš arti. H. Polmano (*H. Pohlmann*) konstrukcijos pikiruojamasis bombonešis ir atakos lėktuvas. Maksimalus greitis – 550 km/h. Skrydžio nuotolis – 800 km, pakilimo aukštis – 9430 m. Bombų įkrova – priklauso nuo modifikacijos, bombų tvirtinimo bei panaudojimo (pvz., be šaulio) būdo – nuo 250 iki 1800 kg.

124-ojo naikintuvų aviacijos pulko vado padėjėjas kapitonas Kruglovas pavadavo atostogaujantį pulko vadą; birželio 22 d. ryte fašistų aviacijos antskrydžio metu sutriko ir nesiėmė ryžtingų priemonių kovojant su ja. Visi Kruglovo nurodymai buvo padriki. Lėktuvai į orą kilo ne padaliniais, o pavieniui, todėl efektyvaus atkirčio priešo lėktuvai išvengė. Kadangi gamyklos Nr. 1 brigada nespėjo sureguliuoti lėktuvų MiG-3 kulkosvaidžių, dauguma jų nešaudė. Tai lėmė, kad visi pulko lėktuvai buvo sunaikinti“. 22

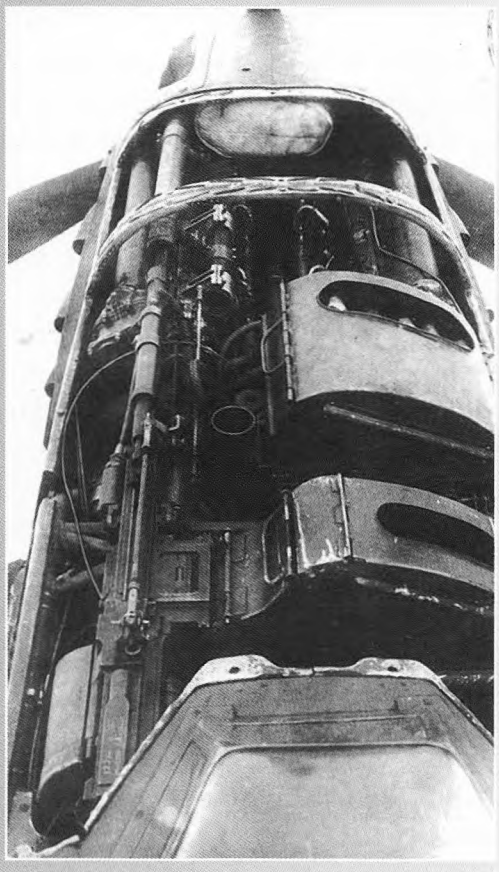
Atidžiai perskaitę šiuos dokumentus, pradedame suprasti, kad dėl priešo veiksmų 41-asis ir 124-asis aviacijos pulkai neteko dalies lėktuvų, bet greičiau tai buvo netiesioginis nei tiesioginis poveikis. Bet kokiu atveju pirmojo oro antskrydžio metu priešas **iš rikiuotės neišvedė nė vieno kovos lėktuvo** – būtent taip parašyta pirmųjų karo valandų 124-ojo naikintuvų aviacijos pulko štabo „operatyvinėje suvestinėje Nr. 01“ ir specialiajame kontržvalgybos pranešime.

Būtina pažymėti paviršutinišką ir skubotą įvykių analizę. „Atliktas technikos sunaikinimo priežasčių tyrimas“ ignoruoja daugybę svarbių aplinkybių. Tai, kad nebuvo suspausto oro Kvaterų aerodrome (o tai, taip sakant, pats didžiausias aerodromas 12-ajame aviacijos dislokavimo rajone, kuriame ir buvo išskleista 9-oji MAD), iš dalies apsunkino, tačiau vis dėlto leido įjungti aviacinius variklius – automobiliniai starteriai buvo sugalvoti ir perduoti kariuomenei (štai 1941 m. gegužės 1 d. 9-oji MAD jų gavo 25 vienetus) visai ne tam, kad šį automobilį aplipę kekėmis po 19 žmonių keliautų iš Balstogės į Oriolą. Kvateruose, kuriuose nebuvo stambaus kalibro šovinių kulkosvaidžiui BS, tuo metu palyginti dar naujam aviacijos ginklui, rasti išeitį buvo nesunku, nes naikintuvuose MiG-3 ir I-16 šalia BS buvo sumontuoti 7,62 mm kulkosvaidžiai ŠKAS. Tai visų be išimties (!) to meto sovietų KOP kovos lėktuvų standartinė ginkluotė, todėl, kad trūko šovinių ŠKAS dideliame kariniame aerodrome, labai mažai tikėtina.

Sovietų lėktuvas MiG-3 ginkluotas kulkosvaidžiais ŠKAS, sumontuotais konsolėse.



Kulkosvaidis ŠKAS (ШКАС – Špitalnio–Komarickio aviacinis greitašaudis), kalibras – 7,62 mm, greitošauda – 1800 šūvių per minutę, pradinis kulkos greitis – 825 m/s įmontuotas lėktuve.



M. Berezino 12,7 mm kalibro aviacinis kulkosvaidis BS (БС– Berezino sinchroninis), greitošauda – iki 1050 šūvių per minutę, įmontuotas lėktuve Jak- 9.

Naikintuvas MiG-3 vokiečių užimto sovietų aerodromo pakraštyje.

Galiausiai atsakingas dėl savižudiškų (be šaudmenų, be reikiamos įrangos, be techninio personalo) sprendimų perkeliant 41-ąjį naikintuvų aviacijos pulką „ypatingųjų" darbuotojų raporte įvardytas pulko vadas. Ar tikrai taip? Ką tuo metu veikė ir kokius sprendimus priėmė 9-osios MAD vadovybė? Nejaugi Černychas pasitenkino vien konstatuodamas nesantį – „visi naikintuvai sunaikinti" – faktą? Atsakymo į šiuos klausimus specialiajame pranešime Nr. 37928 nėra. Labai keistas „atsakymas" aptiktas visiškai netikėtoje vietoje – Leningrado karinės apygardos 1-osios tankų divizijos archyvų fonde. Karo pradžia šią diviziją užklupo ešelonuose persikeliančią iš Pskovo į tolimą užpoliarės Alakurčio miestuką. Nieko bendra su Vakarų fronto kovos veiksmais, o tuo labiau – oro karu 1-oji tankų divizija neturėjo, tačiau būtent šio junginio archyvų fonde išsaugota 1941 m. liepos 8 d. įsakymo Nr. 04 Vakarų fronto kariuomenei kopija:

„Perduodamas Karo tribunolo teismui

9-osios MAD vadas generolas majoras Černychas dėl nusikalstamo požiūrio į savo tarnybines pareigas, visišką aplinkybių ignoravimą, ***uždraudė perdislokuoti techniką*** (pabraukta mano – M.S.) *ir taip padėjo priešui sunaikinti lėktuvus aerodrome. Be to, išsiųstas į užnugarį formuoti naujų dalinių generolas majoras Černychas ir ten pasirodė kaip bailys ir panikuotojas... Įsakymą išaiškinti visam vadovybės personalui imtinai iki pulko vadų".* [23]

Gynybos liaudies komisaras sovietų maršalas S. Timošenka Raudonosios armijos mokymuose. 1940 m.

Tuo metu Vakarų frontui vadovavo pats SSRS liaudies komisaras maršalas Timošenka. Matyt, būtent todėl nurodyta („įsakymą išaiškinti visam vadovybės personalui ...“), o dokumento kopijos išsiųstos ir į kitų frontų junginių štabus. Kaip ten buvo, neaišku, bet aukščiausiojo teismo karo kolegija pripažino generolą Černychą kaltu „dėl nusikalstamo neveiklumo“, o maršalas Timošenka apkaltino jį nusikalstamu veiklumu –*„uždraudė perdislokuoti techniką“*. Karinės kontržvalgybos tyrimas konstatuoja, kad skubotas „perbazavimas“ buvo absoliučiai nebūtinas, ir būtent dėl to prasidėjo 41-ojo aviacijos pulko žlugimas...

„Aerodromų“ pirmojo leidimo pratarmėje rašiau:

„Leiskite Jums priminti, kad archyvas – tai ne mįslių KAMBARYS iš žinomo Strugackių romano, kuriame visa, kas slapta, tampa tikrove. Archyvas viso labo – sandėlis, kuriame saugomi popieriniai informacijos šaltiniai. Pageltusio popierėlio originalumas nė kiek neįrodo šiame popierėlyje užfiksuotų pranešimų tikrumo. Pavyzdžiui, Bucharino apklausos tikrasis protokolas su jo paties parašu dar neįrodo informacijos patikimumo, kad „partijos mylimiausiasis“ kartu su Rykovu bėrė smulkintą stiklą į darbininkų sviestą... Todėl garsusis „leidimas į archyvą“ net maža dalelyte neatleidžia tyrinėtojų nuo pačios sunkiausios darbo dalies – rastos informacijos patikimumo įvertinimo“. [24]

Nuo to laiko, kai man pavyko susipažinti su svarbiausių šalies istorijos archyvų (ЦАМО, РГВА, РГАСПИ, ГАРФ) dešimtimis tūkstančių archyvinių dokumentų puslapių, ir dabar esu pasirengęs vėl pasirašyti prie savo žodžių: „Archyvas – tai tik pageltusių popiergalių sandėlis". Ten nėra paties Aukščiausiojo žmonėms dovanotų akmeninių lentelių su įrašytu priesaku. Žodžius archyvinių dokumentų puslapiuose parašė žmonės. Šie žmonės turėjo silpnybių, savo asmeninių interesų ir ambicijų, jie, kaip ir visi kiti, galėjo klysti, kitaip negu mes, visų šių begalinio operatyvinių suvestinių ir kovinių pranešimų autoriai, veikė apimti didžiausio streso. Jie buvo kare; juos žudė, jie žudė, ir niekas nežinojo, ar sulauks auštančio rytojaus.

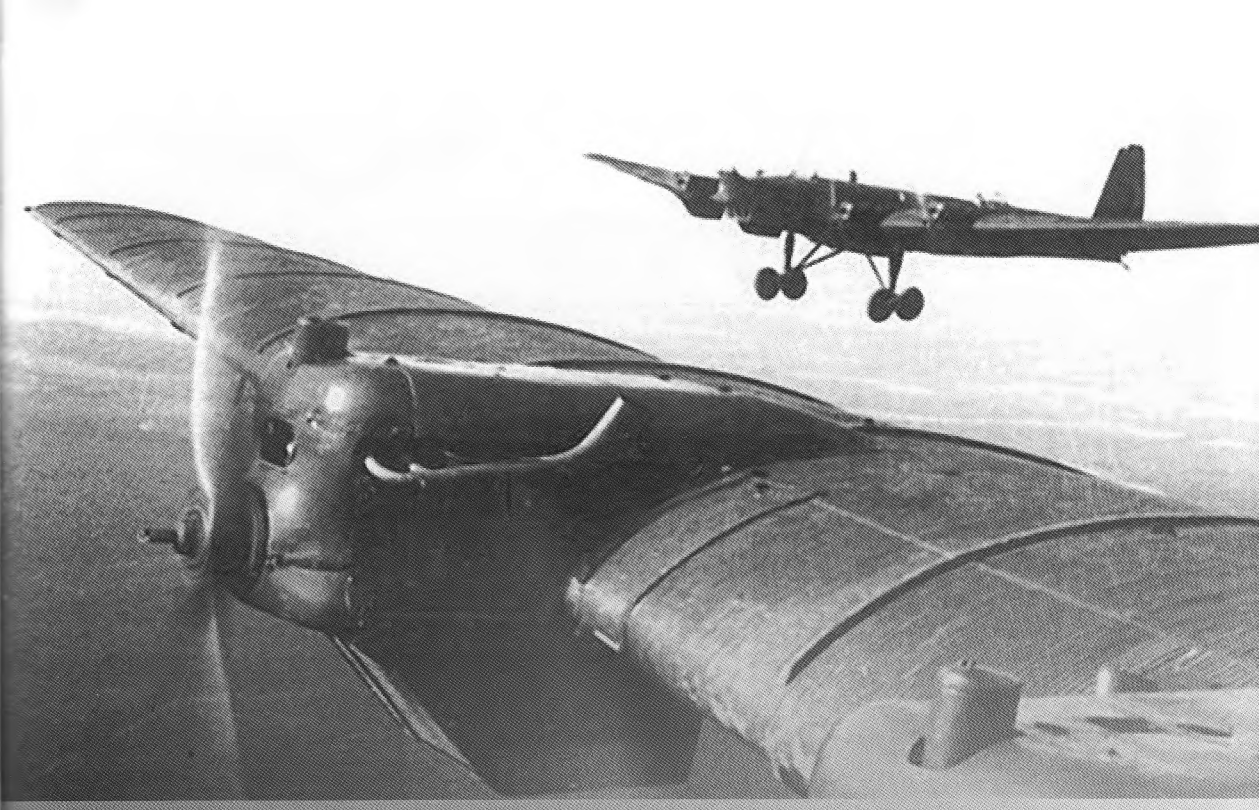
Štai todėl tikrų archyvų dokumentuose išlaipinami šimtai neegzistavusių vokiečių desantų, vokiečių naikintuvai su raudonomis žvaigždėmis ant šonų numuša sovietų naikintuvus, suomių šaulių brigados kovoja prie Stalingrado. O Brastos (Bresto)–Kovelio plentu juda tūkstantinė (!) vokiečių tankų kolona ir Pietvakarių fronto, taip pat ir aviacijos žvalgybai prireikia ištisų keturių dienų įsitikinti jos nebuvimu... Štai kodėl papiktinanti kvailybė yra „tikrų" archyvinių dokumentų supriešinimas su „lengvojo svorio" memuarine literatūra. Memuarus, jeigu kalbėsime apie aukšto rango karinių veikėjų atsiminimus, ir 1941 metų kovos dokumentus rašė tiesiogine prasme tie patys žmonės. Tam tikra prasme memuarai gali būti net patikimesni – jaukioje generolo vilos tyloje vilkint paradiniu munduru, apkabinėtu ordinų kekėmis, buvo galima sau leisti tam tikrą nedidelį savikritišką atvirumą. Sutriuškintų pirmosiomis karo dienomis divizijų ir pulkų vadai puikiai jautė nugarą stingdantį sušaudymo rūsio šaltuką ir tai negalėjo nepaveikti jų pasirašytų operatyvinių suvestinių turinio.

Svarbu pažymėti, kad arogantiškai atsainus požiūris į visus kitus šaltinius, išskyrus archyvų istorinę informaciją, yra naujųjų laikų išradimas. Nieko panašu anksčiau nebuvo. Iš dalies memuarinė literatūra, kaip ir visi žodiniai liudininkų ir įvykių dalyvių atsiminimai pagal visus „šaltinių tyrimo" (yra istorijos moksle toks terminas) kanonus visada buvo laikomi visiškai „įstatymiškais" šaltiniais, jų naudojimas moksliniame tyrime buvo sveikintinas. Viskas pasikeitė, kai XX a. devintojo ir paskutinio dešimtmečio sandūroje Antrojo pasaulinio karo sovietų istoriografijos „kortų namelis"pradėjo griūti. Pirmuosius naujosios istoriografijos darbus, visų pirma mintyje turiu V. Suvorovo knygas, parašė autoriai, neturintys galimybių patekti į archyvus; iš esmės jie parašyti remiantis memuarais ir atviromis publikacijomis. Štai čia ir subruzdo partinės istorinės mitologijos gynėjai – jie akimirksniu prisiminė, kad archyvai kol kas jų rankose, ir paskubėjo paskelbti VISUS kitus šaltinius, įskaitant ir savo „mokslinius darbus" bei jų pačių šlovintų sovietų karvedžių memuarus, lengvojo žanro pasakėlėmis, kuriomis remtis rimtuose tyrimuose tiesiog juokinga.

Vienas iš nesąžiningų mano kritikų prieš kelerius metus parašė straipsniuką, kurio pavadinimas skambėjo pasityčiojamai: „Istorikas mėgėjas pasiūlė panaikinti archyvus“. Nesileisdamas į tokio lygio polemiką, skaitytojų dėmesį noriu atkreipti į kai ką svarbiausia. Karo istorijos archyvas – svarbiausias ir turtingiausias informacijos šaltinis: archyvo dokumentuose slepiasi visa tiesa. Svarbiausia teisingai sudėti akcentus – kirčiuoti reikėtų pirmą žodį. VISA tiesa. Pernelyg daug tiesos. Paniška 9-osios MAD vado radiograma, ne jos turinys, o pats išsiuntimas, be to, atviru tekstu – tai, kaip matome iš kito dokumento, neliko nepastebėta priešo. Tai tik dalis tiesos apie sovietų karinių oro pajėgų būklę ir veiksmus. Ir begaliniai pranešimai apie mitinius vokiečių desantus ir žvalgybos suvestinės apie Bresto–Kovelio plentu riedančią priešo tankų koloną, ir „06 22 12.00 operatyvinė suvestinė“, sudaryta liepos 1-ąją dieną – vis tai labai svarbi informacija. Sunkiausia tyrėjo užduotis – suprasti, ką ši informacija liudija. Labai efektyvų vokiečių aviacijos antskrydį? Ar siaubingą chaosą ir paniką, apėmusią Raudonosios armijos vadovybės ešeloną?

Ir pabaigai. Kuo daugiau žmogus sužino, tuo didesnis jo mintims atsiveria nesuvokiamas ir nepasiekiamas vandenynas. Šios knygos puslapiuose skaitytojas ras šimtus nuorodų į pirminius dokumentus, kurie pirmą kartą patenka į mokslinę erdvę. Ir vis dėlto turiu Jus įspėti: skaičius klausimų, kilusių perskaičius, pralenkia autoriaus rastų atsakymų skaičių. Ši knyga nepretenduoja į galutinį problemos išsprendimą. Aišku tik tai, kad Jūs sužinosite daug ką nauja ir netikėta.

Vokiečių aviacijos sunaikintas sovietų naikintuvas I-15.



A. Tupolevo sunkusis bombonešis TB-3 (dar žinomas pavadinimu ANT-6). Pirmasis šio lėktuvo skrydis įvyko 1930 m. Lėktuvas turėjo šešis variklius Kertis V-1570 (*Curtiss V-1570* sukurtas amerikiečių lėktuvų ir variklių gamybos kampanijoje). Vėliau pradėtame gaminti serijiniu būdu lėktuve TB-3 buvo įmontuoti varikliai M-17 (vokiško *BMV-VI* modifikacija).

1 SKYRIUS. SOVIETŲ KARINĖS ORO PAJĖGOS KARO SU VOKIETIJA IŠVAKARĖSE

Šturmo lėktuvas Ju-87. Vokiečių kario šalmas su luftvafės (1933–1945 m.) emblema.
1933 m. gegužės 15 d. laikoma liuftvafės (*Luftwaffe*) karinio oro laivyno įkūrimo diena.

1941 metų birželio 22 d. prie Sovietų Sąjungos vakarinių sienų, įskaitant ir Užpoliarę, buvo sutelkta didelė liuftvafės grupuotė. Ji buvo sudaryta iš 61 aviacijos grupės (aviacijos pulko), kiekvienoje po tris eskadriles. Iš viso, skaičiuojant ir nepilnas aviacijos grupes – 187 kovos lėktuvų – naikintuvų, bombonešių, atakos lėktuvų, eskadrilės. Šios grupuotės ginkluotėje buvo 2253 kovos lėktuvai – naikintuvai, bombonešiai, atakos lėktuvai, iš jų 1761 lėktuvas buvo tvarkingas. [25] Tiek daug aviacijos grupių ir tvarkingų lėktuvų Rytų fronte buvo tik birželio 22 d., o kitomis tų metų dienomis liuftvafės grupuotė buvo mažesnė, retkarčiais – daug (netgi dvigubai) mažesnė.

Įsiminkime šiuos skaičius ir panaudokime juos „atskaitos tašku" lygindami, o dabar pažvelkime į sovietų karinių oro pajėgų sukūrimo istoriją ir plėtrą prieškariu.

A. Tupolevo sukurtas sunkusis bombonešis TB-3 (ANT-6). Pirmąkart į orą pakilo 1930 metais. Bombonešis TB-3 buvo naudojamas per visą Antrąjį pasaulinį karą. Maksimalus greitis – 197 km/h, skrydžio nuotolis – 1350 km (techninis, su maksimalia įkrova - 3120 km), maksimali keliamoji galia – 5000 kg.

1.1. PAKILIMAS

Atskaitos tašku reikėtų laikyti 1929 metų liepos 8 d., kai VKP(b) CK politinis biuras priėmė nutarimus „Dėl SSRS gynybos būklės" bei „Dėl karinės pramonės". Šiuose dokumentuose įvardyti SSRS ginkluotųjų pajėgų plėtros principai, būtent:

- kiekybe neatsilikti nuo galimo priešo pagrindiniame karinių veiksmų teatre;
- dviejose trijose strateginės ginkluotės rūšyse, taip pat ir aviacijoje, pralenkti priešą kokybe.

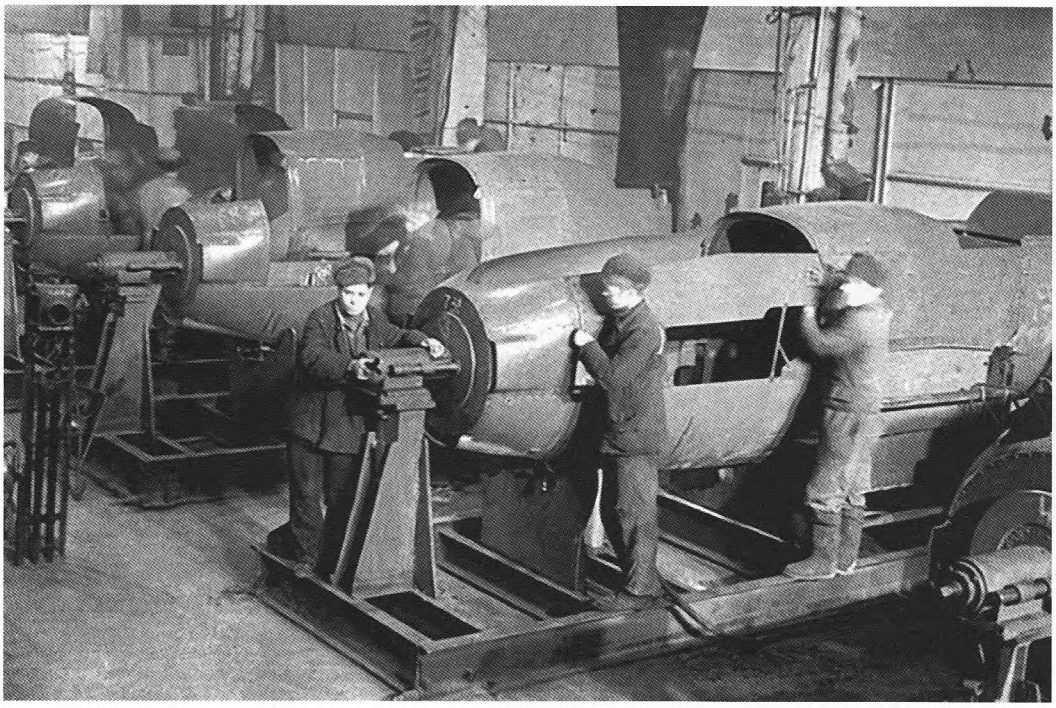
Buvo nustatyti tokie aviacijos kiekybės rodikliai: 2000 kovos lėktuvų taikos metu ir dar 500 lėktuvų pirmajame rezerviniame ešelone (šioje vietoje ir toliau, jei nepažymėta kitaip, pateikiami skaičiai iš istorijos mokslų daktaro A. Stepanovo monografijos „Sovietų aviacijos raida prieškariu"). [26] Suprantama, tokie „mizeriški" skaičiai išsilaikė visai neilgai. Jau 1932 m. vasarį darbo ir gynybos taryba (CTO) nusprendė iki 1935 m. sausio 1 d. padidinti visų tipų, ne tik kovinių lėktuvų (neskaitant lengvųjų aparatų) gamybą iki 23 tūkstančių per metus, o aviacijos variklių – 84 tūkst. per metus.

Raudonosios armijos generalinio štabo viršininkas, SSRS maršalas A. Jegorovas su jį lydinčiais vadais Kaune. Sovietų laikraštis „Izvestija" taip aprašė šį vizitą: „Vasario 18 d., Kaunas. (TASS)... Draugas A. Jegorovas ir jį lydintys vadai aplankė Lietuvos karo muziejų, karinį aerodromą ir karo aviacijos dirbtuves Kaune. Vakar antrą valandą dienos aviacijos karininkų klube Lietuvos armijos generalinio štabo viršininkas pulkininkas Černius Sovietų Sąjungos maršalo garbei surengė pusryčius... Pusryčiai vyko draugiškoje aplinkoje, kuri liudijo, kad abiejų armijų atstovai vieni kitiems jaučia didelę pagarbą ir draugiškumą".

1932 metais vadovaujamas būsimojo maršalo A. Jegorovo Raudonosios armijos štabas pareikalavo sukurti tokią „karinę gamybinę bazę", kuri sovietų karinėms oro pajėgoms leistų per mobilizaciją išskleisti 32 (trisdešimt du) tūkst. lėktuvų, iš jų 8 tūkst. sunkiųjų ir 9,5 tūkst. lengvųjų bombonešių. Būtina pažymėti, kad tuo metu Hitleris dar tik šūkavo mitinguose, o potencialus SSRS priešas Europoje buvo Prancūzijos, Lenkijos ir Rumunijos koalicija, kurios ginkluotėje nebuvo net vieno dvidešimtadalio tokio fejeriško bombonešių parko.

Tiesą pasakius, po pirmojo penkmečio sėkmės „galva svaigo" labai trumpai. 1935 metų balandžio viduryje Raudonosios armijos štabas pristatė naują, 1935–1938 metų SSRS ginkluotųjų pajėgų plėtros programą. Aviacijai buvo iškelta kukli užduotis – iki 1936 m. gegužės 1 d. sovietų karinių oro pajėgų lėktuvų skaičių padidinti iki 6150. Buvo tikimasi iki 1939 m. pradžios rikiuotėje turėti 10 tūkst. kovos lėktuvų, o bendrą aviacijos parką turėjo sudaryti 15 tūkst. mašinų.

Nors kilo problemų ir laikinų sutrikimų, ši programa buvo sėkmingai vykdoma. Per pirmojo penkmečio ketverius metus aviacijos pramonė pagamino 4289 lėktuvus, o 1933–1934 m. gamybos apimtys sudarė 4 tūkst. lėktuvų kasmet. 1935 metais įvyko nuosmukis iki 2,5 tūkst. Daugiausia sunkumų kilo pradedant naujos „greitaeigių" lėktuvų kartos serijinę gamybą, bet jau iki 1937 metų jų gamyba viršijo 6 tūkst. lėktuvų per metus.

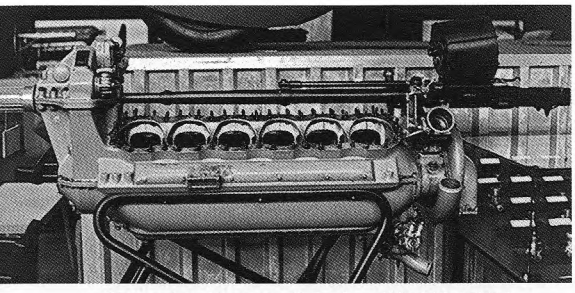


Vienoje iš Sovietų Sąjungos lėktuvų gamyklų.

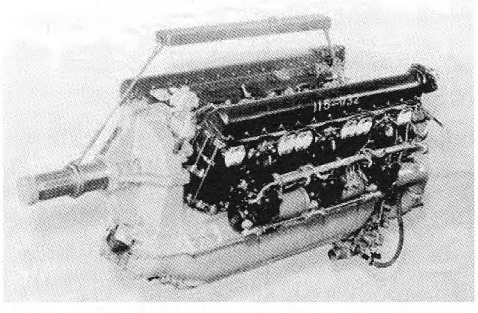
1936 metai. SSRS aviacijos gamyklas įstengė aplankyti garsus Prancūzijos aviacijos konstruktorius, būsimasis Pasipriešinimo dalyvis, būsimasis reaktyvinių „Miražų" konstruktorius Lujis Šarlis Bregė. Grįžęs namo jis parašė: *„Naudodamasi dešimt kartų didesniu darbininkų skaičiumi nei Prancūzija, sovietų aviacijos pramonė pagamina 20 kartų daugiau lėktuvų".* Savaime suprantama, šioje frazėje daugiau emocijų nei statistikos. Tačiau įdomu: tokių pačių emocijų kilo tais pačiais 1936 metais prancūzų aviacijos įmones aplankiusiam jaunajam aviacijos konstruktoriui A. Jakovlevui: *„Apžiūrinėdamas Prancūzijos aviacijos gamyklas, nejučia lyginau jas su mūsiškėmis. Ir kiekvieną kartą su dideliu pasitenkinimu padarydavau išvadą, kad pagal mastus, įrenginių kokybę nė viena iš mano matytų prancūzų įmonių negalėjo lygintis su bet kuria paprasta mūsų aviacijos gamykla".*

O dabar žiupsnelis statistikos. 1936 m. Prancūzijos karinės oro pajėgos turėjo 386, iš jų 194 (šimtą devyniasdešimt keturis) kovos lėktuvus. Tik 1938 metais prasidėjo serijinė pirmojo masinio naikintuvo monoplano Moran-Solnjė (Morane-Saulnier) MS-406 gamyba. Prancūzų mastais šių lėktuvų pagaminta milžiniškas skaičius. Iki 1940 m. gegužės – 1098. Svarbiausiu gamybos stabdžiu tapo didžiulis variklių stygius – Prancūzijos pramonė neįstengė aprūpinti būtinu „Hispano-Suiza" HS-12Y31 variklių skaičiumi.

Prancūzų naikintuvas *Morane-Saulnier MS.406* pradėtas naudoti 1939 m. Naikintuvo maksimalus greitis 486 km/h, skrydžio nuotolis – 900 km, pakilimo aukštis – 9850 m, ginkluotė – 20 mm patranka *Hispano-Suiza HS.404* ir du 7,5 mm kulkosvaidžiai *MAC-34*.



Originalus „Hispana Suiza" variklis HS-12Y31.



HS-12Y31 variklio (aukščiau) kopija tapo „proletariato šalies" varikliu M-100 (M-103). Žemiau: Klimovo padaryta nauja variklio modifikacija – M-105.

1939 m. Prancūzijos vyriausybė paprašė SSRS vyriausybės sutikimo leisti nusipirkti 200 „Hispano-Suiza", kuriuos pagal prancūzų licenciją kukliu proletariniu pavadinimu M-100/M-103 gamino Rybinsko variklių gamykla Nr. 26. Prancūzams variklių neparduota, tačiau verta paminėti, kad 1939 m. gamykla Nr. 26 pagamino 5266 variklius M-103, neskaitant naujos modifikacijos variklių M-104 ir M-105.

Galiausiai pasiekti numatytą žymą – 10 tūkst. lėktuvų, Raudonosios armijos rikiuotės daliniuose pavyko smarkiai pavėlavus: ne 1939 m. sausio 1 d., o tik spalio 1 d., t.y. iš esmės prieš pat Antrojo pasaulinio karo pradžią. Šiuo laikotarpiu sovietų aviacija pagal kovos lėktuvų skaičių lenkė Angliją, Vokietiją, Italiją ir Prancūziją drauge.

Didžiulės aviacijos gamybos apimtys leido sovietų karinėms oro pajėgoms karo pradžioje išskleisti Europoje 137 aviacijos pulkus:

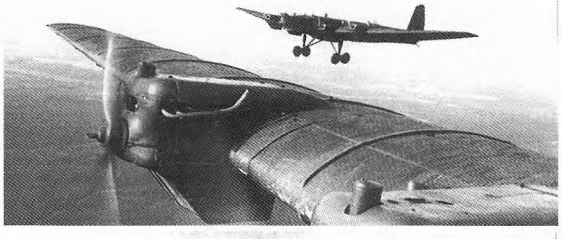
- 56 naikintuvų,
- 53 bombonešių,
- 6 mišriuosius,
- 4 pulkus sunkiųjų bombonešių TB-3,
- 18 lengvųjų bombonešių ir lengvųjų atakos lėktuvų pulkų.

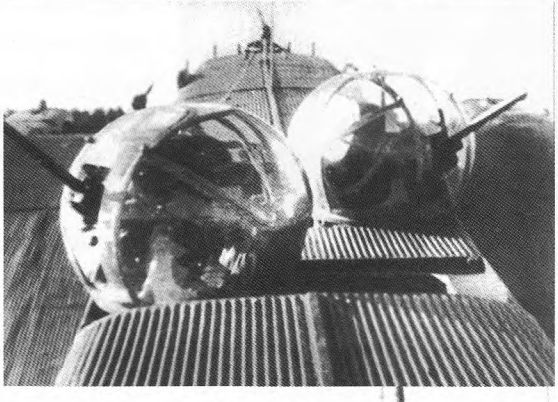
Naikintuvų ir atakos lėktuvų aviacijos pulkus sudarė 4 eskadrilės po 15 lėktuvų kiekvienoje bei valdymo grandis – iš viso 63 lėktuvai. Bombonešių pulkus sudarė 5 eskadrilės po 12 lėktuvų kiekvienoje bei vado lėktuvas – iš viso 61 lėktuvas. Taigi sovietų aviacijos pulkas lėktuvų skaičiumi pusantro karto viršijo liuftvafės aviacijos grupę – trys eskadrilės po 12 lėktuvų bei valdymo grandis – iš viso 40 lėktuvų. Tik keturmotorių sunkiųjų TB-3 pulkas buvo ginkluotas 40 lėktuvų.

Net jeigu neskaičiuosime 18 vadinamųjų „lengvųjų bombonešių“ ir „lengvųjų atakos“ aviacijos pulkų, nes šie aviacijos daliniai buvo ginkluoti iš esmės pasenusiais biplanais: žvalgybiniais RZET ir lengvaisiais naikintuvais I-15, sovietų karinės oro pajėgos tuo metu atitiko 177 „etatines“ liuftvafės grupes.

Suprantama, tai buvo neleistinai mažai, todėl kiekybiškai Sovietų Sąjungos aviacija augo vis didėjančiu greičiu. 1940 m. „taikus kūrybinis sovietų liaudies darbas“ pridėjo prie KOP arsenalo 4153 naikintuvus ir 3575 bombonešius. 1940 m. liepos 4 d. gynybos liaudies komisaras Timošenka Stalino ir Molotovo vardu išsiuntė eilinį raportą, kad Raudonosios armijos karinėse oro pajėgose jau yra 181 aviacijos pulkas.

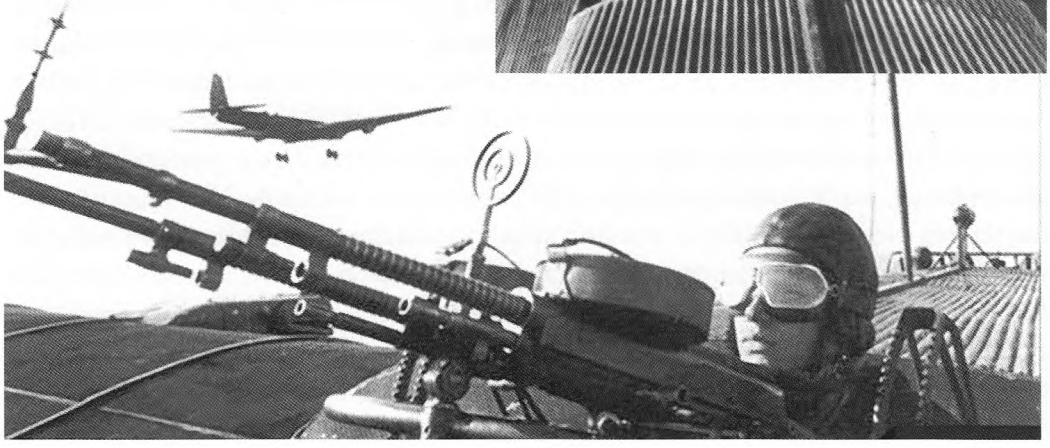
1940 m. lapkričio 5 d. Politinis biuras patvirtino tolesnę karinės aviacijos plėtros programą. Iki 1941 m. sausio 1 d. jos privalėjo padaugėti iki 239 aviacijos pulkų, o jų rikiuotėje turėjo būti 14 108 kovos lėktuvai. 1941 m. pabaigoje Raudonosios armijos KOP turėjo išskleisti **343 aviacijos pulkus,** iš jų 149 naikintuvų, 144 bombonešių bei 22 tolimosios palydos dvimotorių naikintuvų pulkus. Šios didžiosios armados ginkluotėje turėjo būti **22 170 kovos lėktuvų,** o dar 10 457 lėktuvai buvo numatyti rezervui, pagalbiniuose daliniuose ir karinėse mokymo įstaigose. [27]





Dešinėje: sovietų sunkusis bombonešis TB-3 vokiečių užimtame aerodrome. Bombonešio TB-3 vėlesnių modifikacijų šaulių turelės jau buvo dengtos.

Žemiau: bombonešio TB-3 šaulys.



Tai planai. Iš tiesų 1941 m. sausio 1 d. karinių oro pajėgų balanse **jau buvo 29 869** visų tipų, įskaitant sugedusius, mokomuosius, priklausančius pagalbiniams daliniams bei įstaigoms, lėktuvai. Lėktuvų gamybos planas numatė pagaminti 16 530 kovos lėktuvų (be to, šie skaičiai buvo sistemingai koreguojami didėjimo kryptimi).

Kokį rezultatą pasiekė tokie grandioziniai užmojai? Tikslaus atsakymo, ko gera, nežino niekas. 1941 m. birželio 13 d. Raudonosios armijos generalinio štabo operatyvinės valdybos viršininko Vatutino pasirašyta „Pažyma dėl SSRS ginkluotųjų pajėgų išskleidimo karo Vakaruose atveju" praneša apie turimus 218 „kovingų aviacijos pulkų". (97 naikintuvų, 110 bombonešių, 11 atakos lėktuvų). [28] Tačiau kitoje pastraipoje, kurioje nurodytas šių pajėgų paskirstymas į frontus, paprasta aritmetinė sudėtis rodo esant 225 aviacijos pulkus. Žinomi 1941 m. gegužės mėnesio „Siūlymai dėl strateginio išskleidimo planų" pateikia tą patį skaičių: 218 „esančių ir kovingų šiandien" aviacijos pulkų. Monografijos „1941 metai – pamokos ir išvados" autoriai tvirtina, kad birželio 1 d. rikiuotėje jau buvo net 266 aviacijos pulkai...

Vinstonas Čerčilis *(Winston Leonard Spencer Churchill)* britų valstybės ir politikos veikėjas, Didžiosios Britanijos ministras pirmininkas.

Vargšas Čerčilis... 1941 m. rugsėjo 1 d. karališkųjų karinių oro pajėgų štabo viršininkui jis rašė:

„Mane sužavėjo paskutinės suvestinės žinia, kad metropolijos karines oro pajėgas faktiškai sudaro šimtas naikintuvų eskadrilių..." Pagal draugo Stalino skaičiavimus tokios smulkmės užteko suformuoti tik 30 naikintuvų aviacijos pulkų, pagal etatinį personalo sąrašą karališkųjų KOP eskadrilėje buvo 18 lėktuvų, todėl 100 eskadrilių – tai ne 1200, o 1800 lėktuvų).

Tačiau ir tai dar ne viskas. Sovietų Sąjungos aviacijos pajėgoms, be sausumos aviacijos, priklausė ir karinio jūrų laivyno KOP. Tai buvo visiškai savarankiška struktūra, turinti savo vadą (1939 m. birželį į šias pareigas buvo paskirtas kombrigas S. Žavoronkovas), vyriausiąjį štabą, atitinkamus laivynų karinių oro pajėgų štabus, pavaldžius SSRS karinio jūrų laivyno liaudies komisariatui. Karo su Vokietija pradžioje karinio jūrų laivyno aviacija turėjo 3838, iš to skaičiaus 2824 kovinius lėktuvus, be to, 68% visų kovos mašinų buvo paprasti sausumos naikintuvai ir bombonešiai, kurie sėkmingai galėjo būti panaudojami sausumos KVT (karo veiksmų teatre). Nesunku pastebėti, kad vien tik laivynų karinėse oro pajėgose kovos lėktuvų, apie kuriuos tradiciškai priimta „pamiršti", buvo daugiau nei visoje liuftvafės Rytų fronto grupuotėje.

Tokie faktai. Mokslinėje veikloje šie faktai iš esmės pradėti vartoti prieš 15–20 metų ir jų tikrumas abejonių nekelia. Iš šių faktų galima padaryti įvairiausių išvadų. Sąlyginai didelė dalis Rusijos (buvusių sovietinių partinių) istorikų ir, kas pažymėtina, jų Vakarų

Ketvirtojo dešimtmečio vienas pagrindinių sovietų naikintuvų I-16 Naujosios Ladogos aerodrome. I-16 sovietų kariai vadino „išaku", Ispanijos kare – rata (lietuviškai – žiurkė). Lėktuvas sukonstruotas Polikarpovo konstruktorių biurė. Jame buvo montuojamas anksčiau minėtas amerikiečių konstrukcijos variklis *Wright Cyclon R-1820F-3*, vėliau vadintas A. Švecovo varikliu M-25. Šių lėktuvų buvo pagaminta net 10 192.

kolegų iš šių faktų padarė išvadas, kad sovietų kovos lėktuvai buvo bevertis šlamštas. „Beviltiškai pasenusios fanerinės etažerės, kurių jokiu būdu negalima lyginti su galingais liuftvafės oro laivais". Tokios išvados buvo daromos nesinaudojant tiksliais aerodinamikos, skraidymo dinamikos, kompiuterinio oro mūšių modeliavimo ir ginkluotės poligone bandymais. Kam tokie sunkumai? Viskas buvo padaryta daug paprasčiau ir nepalyginti efektyviau.

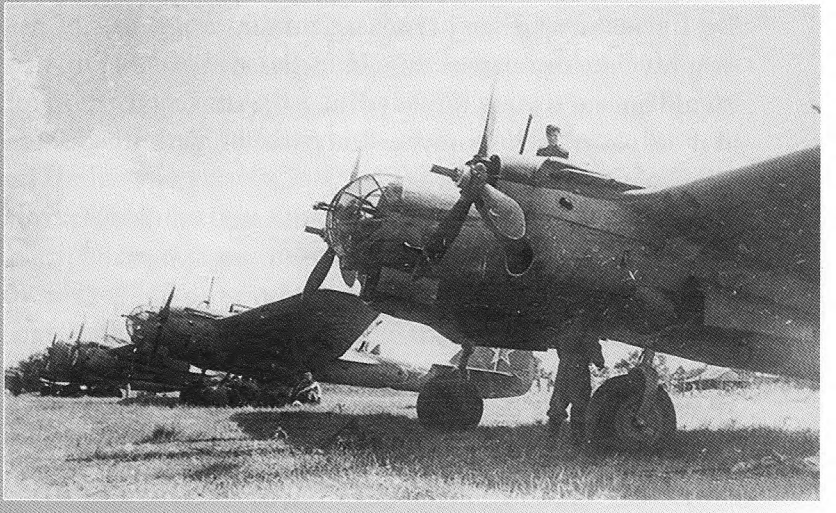
Nuostabi išvada, kad pati galingiausia pasaulio aviacijos pramonė metai iš metų dirbo „rėčius su sparnais", remiasi natūraliu žmogiškosios psichikos siekiu išsivaduoti iš kognityvinio disonanso. Žinojimas, kas atsitiko 1941 m. vasarą, niekaip nesuderinamas su milžinišku sovietų KOP dydžiu. Šioje situacijoje pats paprasčiausias būdas pasiguosti ir vėl patirti sielos ramybę – tai paskelbti dešimtis tūkstančių sovietų lėktuvų „beviltiškai pasenusiu šlamštu".

Mes pasuksime kitu keliu. Pakankamai smulkią Antrojo pasaulinio karo pradžios taktinių techninių sovietinių, vokiečių, anglų ir prancūzų kovos lėktuvų apžvalgą skaitytojams pasiūliau savo ankstesnėse knygose [24], [25]. Trumpa sovietų ir vokiečių lėktuvų techninių charakteristikų palyginimo santrauka bus pateikta ir šios knygos paskutiniuose puslapiuose (skaitytojas, kuriam užteks kantrybės perskaityti visus pirmuosius puslapius, be vargo supras, kodėl pokalbis apie kulkosvaidžių kalibrų milimetrus ir atliekamo viražo sekundes nukeltas į knygos pabaigą). Šiame skyriuje apsvarstysime tik pačias bendriausias, daugumai specialistų nekeliančias abejonių tezes.

Amerikiečių konstrukcijos lėktuvas Boeing B 26, laikomas sovietų lėktuvo I-16 prototipu.

SSRS karinio jūrų laivyno KOP torpednešis Il-4 (DB-3F). Tolimojo veikimo bombonešis sukonstruotas S. Iljušino. 1935 m. lėktuvu buvo pasiekti 5 pasaulio rekordai. Lėktuve įmontuoti varikliai Rait-Cyklon *(Wright Cyclon R-1820F-3)* arba *Gnome Rhone Mistral Major* – vėliau šio prancūzų variklio sovietų kopija M-85.

Greitasis bombonešis SB-2. Masiškiausias serijinis sovietų lėktuvas, sukurtas A. Tupolevo konstruktorių biure. Šių lėktuvų buvo pagaminta 6656. Lėktuvas buvo gaminamas su įvairiausiais varikliais: *„Hispana Suiza"*, šio variklio Klimovo kopija M-100, Rait-Cyklon (*Wright Cyclon R-1820F-3*), *Gnome Rhone Mistral Major* ir kitais. Lėktuvo maksimalus greitis 450 km/h, skrydžio nuotolis – 2300 km, pakilimo aukštis – 7800 m, bombų įkrova – 600 kg. Dar 900 kg bombų galėjo būti kabinama išorėje.



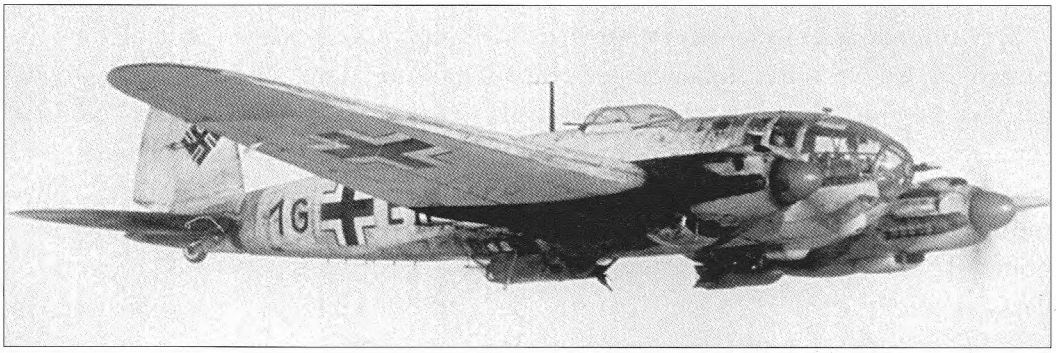
Ketvirtojo dešimtmečio viduryje sovietų KOP pagrindiniai kovos lėktuvai – naikintuvas I-16, lengvasis fronto bombonešis SB, tolimojo veikimo bombonešis DB-3 – pagal visą taktinių techninių charakteristikų kompleksą atitiko geriausius pasaulinius standartus. Maža to, per savo pasirodymą jie – pirmiausia tai pasakytina apie puikų naikintuvą I-16 – būtent ir lėmė tuos „geriausius pasaulinius standartus". Jeigu kalbėsime apie sunkųjį, 20 tonų pakilimo svorio, vien iš metalo pagamintą keturmotorį bombonešį TB-3, tai šis oro laivas pasaulyje apskritai neturėjo analogų. Serijinė milžino gamyba pradėta dar 1932 metais, būtent tada ir imtos formuoti sunkiųjų bombonešių aviacijos brigados, t. y. pirmieji strateginės aviacijos junginiai.

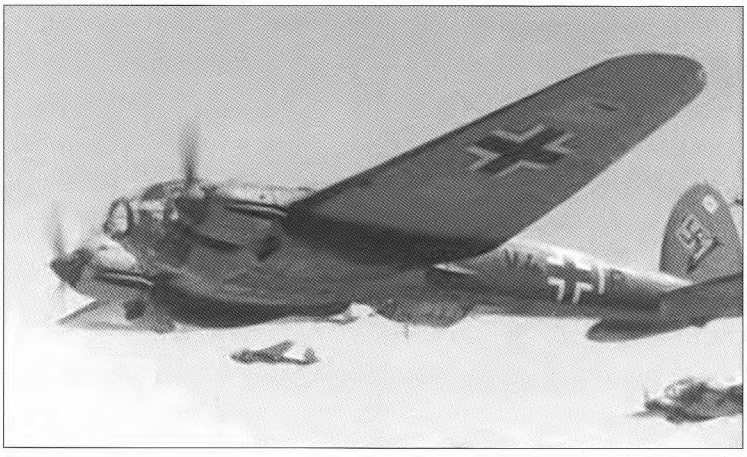
Pirmųjų oro mūšių Ispanijos padangėje mėnesiai atskleidė aiškią sovietų aviacinės technikos persvarą prieš italų ir vokiečių archaiškus lėktuvus: naikintuvus biplanus „Heinkel" He-51 ir paskubomis iš transporto lėktuvų perdarytus į bombonešius „Junkers" Ju-86.

Lakūnų ataskaitos sutartinai liudijo, kad priešo naikintuvai negalėjo pavyti SB. Sausa statistika liudijo, kad per dvejus Ispanijos karo metus bombonešiai SB atliko 5564 kovinius išskridimus, vidutinis lėktuvo egzistavimo laikas buvo 172 dienos, o 50–60 išskridimų teko tik vienas prarastas. Tai gero įvertinimo rodikliai.

Pirmasis sovietinio naikintuvo I-16 ir naujausio vokiško naikintuvo „Messerschmitt" Bf-109B, kurio serijinė gamyba pradėta 1937 m. vasarį, susitikimas įvyko 1937 m. gegužės 15 d. ir baigėsi vokiečių lėktuvo sunaikinimu [29]. Suprantama, vieno mūšio pabaiga negali tapti reikšmingų statistikos išvadų pagrindu, tačiau nieko išskirtina naujame vokiečių naikintuve sovietų bei ispanų lakūnai nerado. Maksimalus greitis (460 km/h) ir ginkluotė (2 šautuvo kalibro kulkosvaidžiai) 5-ojo tipo I-16 ir Bf-109B buvo vienodi; visa kita – manevringumas, kilimo greitis, kovinis gyvybingumas (panaudojus oru aušinamą variklį ir lakūno sėdynės atlošo šarvavimas) – sovietų naikintuve buvo geresni. Belieka pasakyti, kad 5-ojo tipo I-16 serijiniu būdu buvo pradėtas gaminti dar 1935 m. liepos mėnesį.

Vokiečių konstruktoriaus Vilio Meseršmito (*Willy Messerschmitt*) naikintuvas Messerschmitt 109 (Bf-109B). Šis naujo tipo naikintuvas buvo gaminamas su metaliniu korpusu, uždara kabina ir įtraukiama važiuokle. Iš pradžių buvo montuojamas *Rolls-Royce Kestrel*, o vėliau *Junkers* variklis *Jumo 210*. 2-ajame pasauliniame kare šiuo lėktuvu skraidę pilotai numušė daugiausia lėktuvų. Lėktuvu Bf-109 skraidė ir 352 priešo orlaivius numušęs vokiečių asas Erichas Hartmanas (*Erich Hartmann*).





Vokiečių konstruktorius Ernstas Heinkelis (*Ernst Heinkel*) nusprendė sukurti patį greičiausią pasaulyje keleivinį lėktuvą. Lėktuvą projektavo broliai Z. Ir V. Giuteriai (*S. und V. Güter*). Vienas iš pagrindinių vokiečių vidutinių bombonešių He-111.

Tokia pati padėtis susiklostė ir su kitomis 1936–1937 metų kovos lėktuvų poromis: greitasis bombonešis SB niekuo nenusileido vokiškam „Dornier" Do-17, vidutinysis bombonešis DB-3 daugeliu svarbių parametrų (skridimo nuotolis, pakilimo greitis, aukščio lubos) lenkė vokiečių „Heinkel" He-111. Būtina pažymėti ir tai, kad sovietų kovos lėktuvai buvo pradėti gaminti serijomis vieneriais dvejais metais anksčiau už savo vokiškus konkurentus, todėl „vaikiškų ligų" metas jiems jau buvo praėjęs. Dar labiau atsiliko Anglijos ir Prancūzijos KOP – pirmojo angliško greitojo naikintuvo „Hurricane" serijinė gamyba pradėta 1937 m. spalio mėnesį, o anksčiau minėtas prancūzų MS-406 į serijinę gamybą pateko tik 1938 m. birželį.

Dėl daugelio priežasčių (kurias svarstyti ne mūsų užduotis) šiuolaikiniam Rusijos skaitytojui visi šie faktai neaišku dėl ko atrodo absoliučiai iracionalūs. Iš esmės trumpalaikį sovietų KOP lyderystės „stebuklą" galima nesunkiai paaiškinti.

Pirmasis ir pats svarbiausias paaiškinimas – alkana kolūkio kumelė nesunkiai aplenks arabų eržilą, jei šis pririštas prie ėdžių. Vokietija turėjo visa, kas būtina norint sukurti modernų kovos lėktuvą – didžiulį pramonės potencialą, daugelio amžių tech-

Pirmasis legendinio lėktuvo „Douglas" DC-3 skrydis. Sovietų Sąjungoje gaminama licencinė šio lėktuvo versija buvo pavadinta Li-2 (Lizunovas-2). Lėktuvas DC-3 buvo pelnytai laikomas geriausiu prieškario keleiviniu lėktuvu. Lėktuve buvo sumontuoti du „Rait-Cyklon" (*Wright Cyclon R-1820F-9*) varikliai. Maksimalus greitis – 368 km/h, skrydžio nuotolis 2160 km.

ninės kūrybos tradicijas, galingus mokslo institutus (akivaizdžiai matomi ir neginčijami svarūs vokiečių mokyklos aerodinamikos laimėjimai, didžiulė patirtis konstruojant kovos lėktuvus per Pirmąjį pasaulinį karą). Apribojus Versalio sutartimi, pagal kurią Vokietijai buvo uždrausta turėti ir gaminti karinės paskirties lėktuvus, visa tai beveik visiškai sunyko. Išlyga „beveik" padaryta neatsitiktinai. Po paslapties skraiste veikė tiriamosios laboratorijos, nauji techniniai sprendimai buvo bandomi civilinių lėktuvų konstrukcijose, „taikant į ateitį" pradėta plėtoti pati pajėgiausia Europoje aliuminio gamybos pramonė (1939 m. pirminio aliuminio gamyba Vokietijoje keturis kartus viršijo atitinkamą SSRS rodiklį). Tačiau tuo metu, kai vokiečių konstruktoriai nubrėžė pirmųjų kovos lėktuvų ašines linijas brėžiniuose, jų atsilikimas nuo sovietų konkurentų buvo skaičiuojamas metais.

Dar didesnėmis potencialiomis galimybėmis pasižymėjo pati galingiausia pasaulio ekonomika – Amerikos. Ir ji jas sėkmingai panaudojo. Kuriantiems keleivinius, transporto, jūrų lėktuvus JAV aviacijos konstruktoriams nebuvo lygių. Didelė dalis esminių, atvėrusių kelią greitajai aviacijai – laisvai nešantis sparnas, lygus fiuzeliažo darbinis paviršius, oru aušinamo variklio žiedinis gaubtas, sparno mechanizacija, įtraukiama važiuoklė, keičiamojo žingsnio propeleris – techninių sprendimų pirmą kartą įdiegti būtent JAV serijinių lėktuvų konstrukcijose [30]. Dėl didžiulio šalies ploto ir gausių jos gyventojų pajamų atsirado nuolatinis keleivinių ir krovininių aviacijos vežimų poreikis. 1936 metais serija pradėtas gaminti legendinis „Douglas" DC-3, kuris visiškai pelnytai laikomas geriausiu keleiviniu prieškario lėktuvu Sovietų Sąjungoje. Jo licencinė versija Li-2 buvo naudojama net iki septintojo dešimtmečio pradžios.

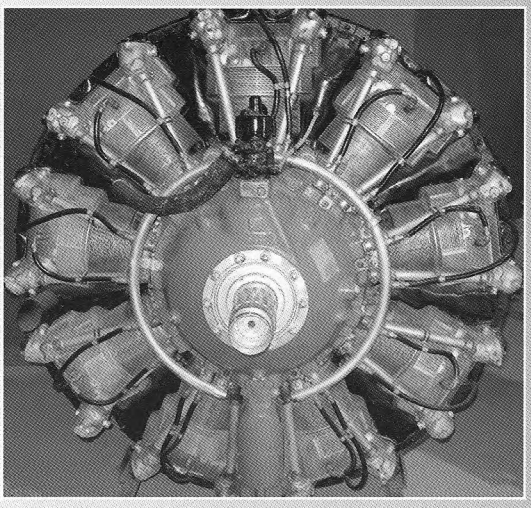
O štai kurti galingą karinę aviaciją JAV politinė vadovybė nematė didelio reikalo. Kam? Nuo neramios Europos skyrė beribiai Atlanto toliai, kurių įveikti tuo metu negalėjo nė vienas net savižudišku skrydžiu į „vieną pusę" serijinis ar net projektuojamas bombonešis. Šiauriau JAV buvo rami ir draugiška Kanada, į pietus – triukšminga, tačiau silpna Meksika. Kam reikėjo leisti (be to, gilios ketvirtojo dešimtmečio ekonominės krizės sąlygomis) mokesčių mokėtojų pinigus betiksliams kariniams pasirengimams? 1939 metais JAV sausumos kariuomenė, žmonių skaičiumi mažesnė ir už Rumunijos pajėgas, buvo 17 vietoje pasaulyje. 1939 m. rugsėjį JAV KOP buvo ginkluotos 489 naikintuvais – toks skaičius į humorą linkusiam ir mėgstančiam pajuokauti draugui Stalinui galėjo sukelti tik paniekos juoką...

Atrodo, dvi pagrindinės Europos aviacijos valstybės – Prancūzija ir Didžioji Britanija – turėjo pramonės potencialą bei karinį politinį tikslą, kuriam pasiekti reikėjo plėtoti karinę aviaciją maksimaliai įmanomu tempu. Tačiau realybėje nieko panašiai neįvyko. Europa šoko fokstrotus ir iš visų jėgų stengėsi pamiršti 1914–1918 metų brolžudišką košmarą. Naujas karas tarp Europos tautų atrodė absoliučiai neįmanomas. Su kuo ir dėl ko kariauti? Vokietija, kaip daugeliui tada atrodė, buvo patikimai nuginkluota. Tolima ir paslaptinga Sovietų Rusija, įklimpusi abejotinuose socialiniuose eksperimentuose, visiškai nebuvo vertinama kaip rimta karinė jėga. Įdomi detalė: 1939 m. rugpjūtį trijų šalių derybose Maskvoje Britanijos karinė misija taip apibūdino sovietų KOP galią: *„Į vakarus nuo Baikalo rusai turi karines oro pajėgas, kuriose 1000 bombonešių ir 900 naikintuvų"* [31]. Įsigalėti trumparegiškam ir lengvabūdiškam Europos politikų neveiklumui padėjo pati Maskva, nuostabiai meniškai suderinusi „apsiseilėjusio buržuazinio pacifizmo" aštrią kritiką šalies viduje su absoliučiu „kovotojo už taiką ir nusiginklavimą" įvaizdžiu už SSRS sienų.

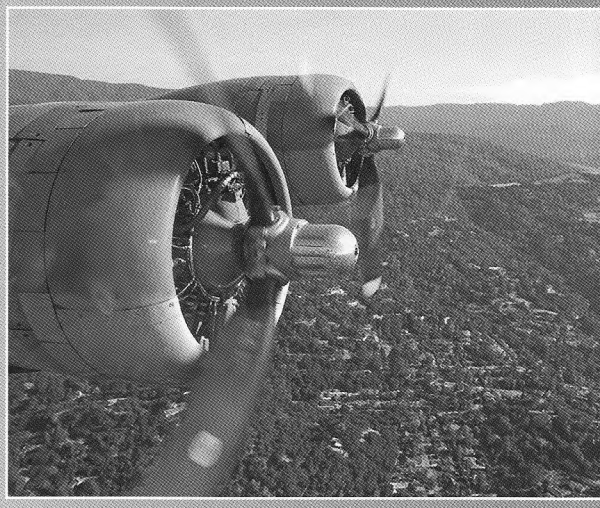
Tad sovietų aviacijos pramonė **aplenkė priešininką, kuris niekur neskubėjo.**

Antroji aplinkybė, į kurią buvo būtina atkreipti dėmesį, ta, kad sovietų lėktuvų kilmė buvo visai ne „sovietinė". Vyriausiojo I-16 konstruktoriaus N. Polikarpovo autoritetinga nuomone, kuriamo kovos lėktuvo sėkmė 60% priklausė nuo variklio. Jeigu taip, tai bent pusę to laikotarpio nuostabių Polikarpovo naikintuvo taktinių techninių charakteristikų lėmė amerikiečių varikliai „Rait-Ciklon" R-1820.

1932–1933 metais SSRS iš didžiosios depresijos bangose skęstančios Amerikos nupirko ne paprastą licenciją gaminti. Sutartis numatė visą technologinio komplekto įrenginių (amerikiečiams padedant ir išaugo milžiniška Permės aviacijos variklių gamykla Nr.19) paleidimą, derinimą bei techninį gamybos aprūpinimą, brėžinių perdavimą ir visų kitų „Ciklono" modifikacijų gamybos technologijas. O pirmieji M-25 (R-1820 F3) buvo surinkti iš amerikietiškų mazgų komplektų ir detalių. Paskui pradėta savų modifikacijų G2, G5 ir G100 (M-62 ir M-63) gamyba.



Variklis Rait Cyklon (*Wright Cyclon R-1820F-3*) lėmė daugelio lėktuvų, kuriuose jis buvo montuojamas skrydžio charakteristikas. Pradžioje šis variklis SSRS buvo surenkamas iš amerikietiškų mazgų komplektų ir detalių. 1932–1933 metais iš amerikiečių buvo įsigyta visa variklių gamybos technologija, brėžiniai ir t.t.



Apie variklių Rait Cyklon (*Wright Cyclon R-1820F-3*) techninį lygį galima spręsti pagal tai, kad jie buvo montuojami garsiosiose amerikiečių „skraidančiosiose tvirtovėse" B-17.

Lėktuvas B-17 „skraidančioji tvirtovė" (*Boeing B-17 Flying Fortress*) – sunkusis keturių variklių bombonešis. Pirmasis skrydis 1935 m. Aukštybinis bombonešis, pasiekdavęs 500 km/h greitį. Galėjo gabenti beveik 2800 kg sprogmenų apie 3200 km nuotoliu.

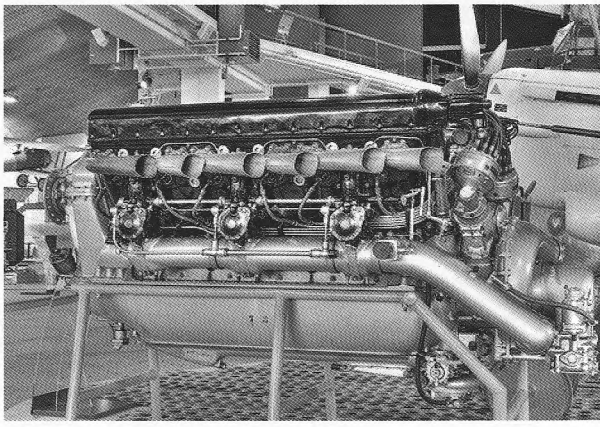
Lėktuvas B-17 „skraidančioji tvirtovė" (*Boeing B-17 Flying Fortress*) skrydyje.

Sovietų lėktuvas An-2, kuriame ir šiuo metu naudojamas Rait Cyklon (*Wright Cyclon R-1820F-3*) variklio variantas M-62IR.

Variklis M-63, sveriantis 520 kg, pasiekdavo 1100 AG kilimo galią (nominali [galia] – 900 AG 4,5 km aukštyje), paversdavusią lengvą naikintuvą I-16 riaumojančia pabaisa, su kuria galėjo lygintis tik kai kurie (!) vokiški ir angliški Antrojo pasaulinio karo pabaigos naikintuvai. Kokio techninio lygio buvo „Ciklonas", galima spręsti pagal tai, kad šie varikliai (4 vienetai) buvo sumontuoti garsiosiose amerikiečių „skraidančiosiose tvirtovėse" B-17, o šio variklio variantas su reduktoriumi R-1820 G5, pavadintas M-62IR, net šiuo metu naudojamas lėktuvuose AN-2.

1934 m. birželį Prancūzija po daugelį metų trukusių kruopščių geriausio pavyzdžio paieškų nupirko licenciją bei dalį unikalių įrenginių „***Hispana-Suiza***" HS-12Ybis varikliui gaminti. Tada tai buvo, ko gera, pats geriausias, lyginant galingumo/svorio santykį, vandeniu aušinamas aviacinis variklis pasaulyje. 1935 metais variklio, pava-

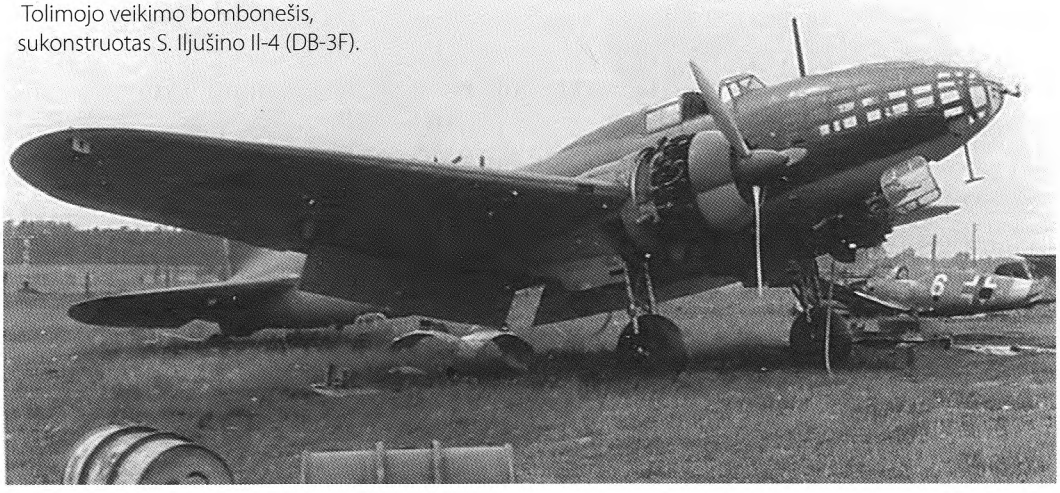
dinto M-100, serijinė gamyba pradėta Rybinsko gamykloje Nr. 26. Kitos modifikacijos M-103 forsavus sūkius ir turbiną, galia padidėjo nuo 750 iki 1000 AG. Vėlesnė konstrukcija jau smarkiai skyrėsi nuo prancūziško „pirmtako" M-105, kuris svėrė 570 kg. Jo kilimo galia padidinta iki 1100 AG. Būtent HS-12Y šeimos varikliai leido sukurti greitąjį bombonešį SB ir padėjo jo taktines technines charakteristikas išsaugoti pakankamai aukšto lygio net iki penktojo dešimtmečio pradžios.

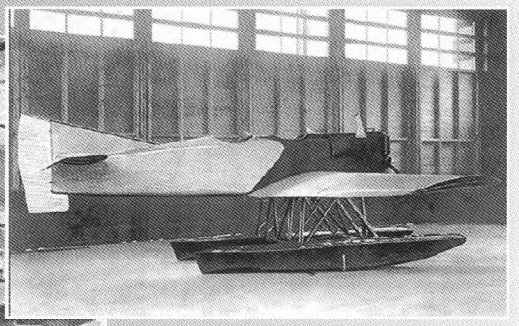


Hispana-Suiza variklis HS-12Y31.

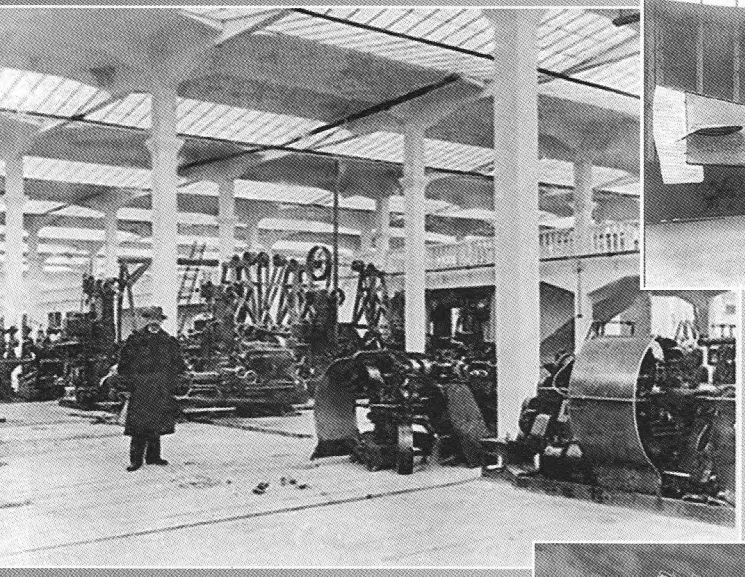
Ketvirtojo dešimtmečio sovietų kovos lėktuvų „stebuklingos trijulės" dalyvis – vidutinis, „tolimasis" – pagal pavadinimą, bombonešis DB-3 (kitas jo pavadinimas Il-4) pasaulį išvydo dėl licencinio prancūziško variklio „Gnome-Rhone Mistral Major" 14K gamybos. Licencija jam gaminti nupirkta 1934 metais. „Mistral Major" buvo „dviguba žvaigždė" – oru aušinamas variklis, kurio 14 cilindrų buvo išdėstyti tarsi dvi 7 spindulių žvaigždės. Šis buvo vienas iš pirmųjų tokio tipo variklių pasaulyje (dvigubos žvaigždės pavidalo komponuotė leido sumažinti variklio skersmenį, taigi ir aerodinaminį pasipriešinimą). Pradėti jį gaminti Zaporožės gamykloje Nr. 29 sekėsi labai sunkiai. Tačiau nuo 1935 iki 1938 metų pavyko pradėti serijomis gaminti tris, laipsniškai keliant jų galią nuo 852 iki 1100 AG bei gerinant veikimą dideliame aukštyje, variklio M-85, M-87, M-88 modifikacijas. Net iki ketvirtojo dešimtmečio pabaigos DB-3f su varikliu M-88 galėjo būti laikomas vienu geriausių vidutinių bombonešių pasaulyje.

Tolimojo veikimo bombonešis, sukonstruotas S. Iljušino Il-4 (DB-3F).





Junkerso gamybos lėktuvas Ju-20 Pamaskvio Filiuose. 1922 m.



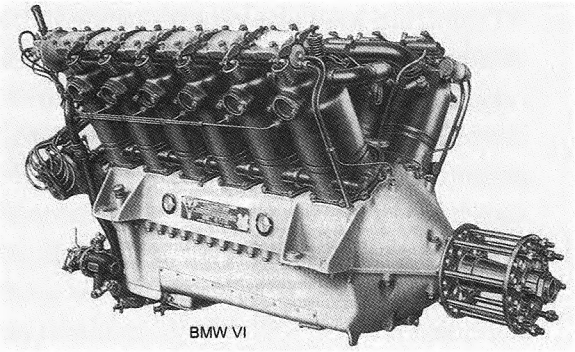
H.Junkerso (*Hugo Junkers*) cechas Pamaskvyje trečiojo dešimtmečio pradžioje. Dabar ji vadinama M. Chruničevo gamykla ir gamina kosminius aparatus ir raketas.

Vokietija taip pat neliko sovietų karinės aviacijos kūrimo nuošalėje. 1922 metais dėl Versalio sutarties netekęs galimybių be apribojimų dirbti Tėvynėje garsus vokiečių aviacijos konstruktorius ir pramonininkas G. Junkersas sudarė koncesijos sutartį su Sovietų Rusijos vyriausybe.

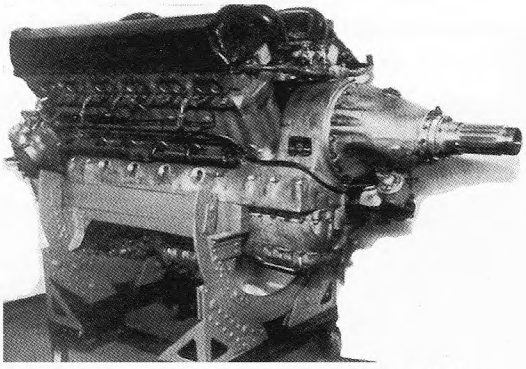
Pamaskvio Filiuose jis pastatė gamyklą. Joje buvo pradėta gaminti lėktuvus vien iš metalo. Šiuos lėktuvus konstruojanti ir gaminanti Junkerso firma buvo neginčijama pasaulio lyderė. Ypač atsparus lydinys iš aliuminio, pridedant į jį vario, magnio ir mangano, buvo sukurtas Vokietijoje ir Vokietijos Diureno miesto, kuriame pradėta jo pramoninė gamyba, garbei pavadintas diuraliuminiu.

Politikoje šis konstruktorius nusimanė prastai ir 1926 metais dėl to buvo išvytas iš šalies, o Junkerso pastatyta gamykla Nr. 22, šiuo metu vadinama Chruničiovo gamykla, kartu su unikaliais įrenginiais ir technologijomis liko SSRS. Būtent gamykloje Nr. 22 prasidėjo konstruktoriaus A. Tupolevo sunkiojo bombonešio TB-3 gamyba. Į orą lėktuvą kėlė keturi varikliai M-17 (pirminiai BMW-6).

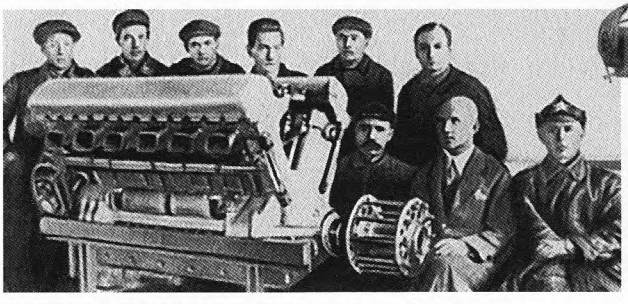
Beje, būtina pripažinti, kad serijinės gamybos pradžioje (1929 m.) M-17 jau morališkai paseno, o sunkiajam bombonešiui buvo pernelyg silpnas (vėliau remiantis jo konstrukcija buvo sukurtas tanko variklis. Tokie varikliai buvo montuojami sovietų greitaeigiuose BT serijos tankuose). Paskutiniosiose TB-3 gamybos serijose montuoti A. Mikulino įvairiausių modifikacijų varikliai AM-34. AM-34 FRN buvo pats galingiausias (1200 AG) iš visų tuo metu SSRS gaminamų aviacinių variklių. Bet tai ir pats gremėzdiškiausias, labiausiai atsiliekantis pagal galios ir ekonomiškumo santykį variklis. Norėdamas pagerbti sovietų inžinierius, pažymėsiu, kad kaip tvirtina Zygfrydas Brejeris (Breyer) savo tyrimo „Soviet warship development" 1-ajame tome. „Mikulino" GAM-34, montuotas torpediniuose kateriuose, buvo italų firmos „Izotta-Fraschini" variklio kopija.



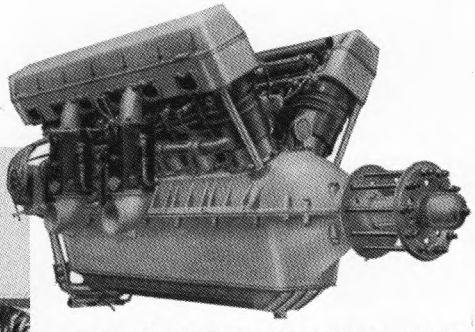
Vokiečių firmos BMW (*Bayerische Motoren Werke* – liet. Bavarijos variklių gamykla) konstruktorių variklis BMW-VI.



Variklis M-17 – BMV-VI variklio kopija. Šis vandeniu aušinamas 12 cilindrų V- formos aviacinis variklis buvo montuojamas ne tik lėktuvuose TB-3, bet ir įvairiuose Raudonosios armijos tankuose: BT-7, T-28, T-35 ir garsiajame T-34.



„Sovietų variklio M-34 konstruktoriai" A. Mikulinas, G. Uljanovas, L. Tatka, V. Petrovas, A. Rozenfeldas prie agregato.

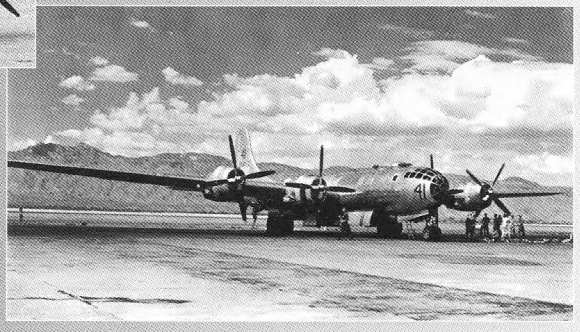


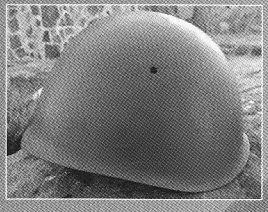
Originalaus italų variklio „Izota-Fraschini" (*Isotta Fraschini Asso 500*) kopija buvo montuojama ne tik sovietiniuose lėktuvuose, bet ir torpediniuose kateriuose.

Licencinių aviacijos variklių panaudojimas – žinomiausias, svarbiausias, tačiau ne vienintelis „buržuazinės technikos“ laimėjimų diegimas sovietų lėktuvų gamyboje. Nuo vakarietiškų pavyzdžių buvo kopijuojami autopilotai, aviacijos taikikliai, radijo įranga, hidrosistemos ir kt. Nesuklysim sakydami, kad ketvirtąjį dešimtmetį sovietų aviacijos pramonė virto milžiniška serijine gamykla, kurioje sveiku protu nesuvokiamais kiekiais buvo tiražuojamos geriausios Europos ir JAV mokslininkų bei konstruktorių sukurtos technikos naujovės. Pripažįstant pirmųjų sovietų „penkmečių“ laimėjimus, būtina pažymėti, kad žinome apie tokius „stebuklus“, vykusius ir dabar vykstančius Pietų Korėjoje, Taivane, Malaizijoje, Indonezijoje... Paslaptis paprasta: viskam vadovaujant griežtam autoritariniam režimui – Vakarų naujausių technologijų sujungimas su neapmokamu vietinių darbininkų darbu. Skirtumas, beje, milžiniškas, kokybinis, slypi tame, kad XX amžiaus pradžios Rusija nebuvo nei Malaizija, nei Indonezija.

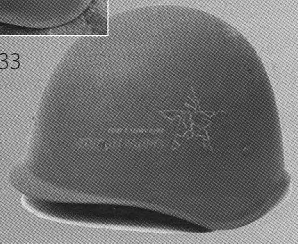
Amerikiečių bombonešis (1942 m.) B-29 „Superfortress“ ir sovietų bombonešis Tu-4 (1947 m.)

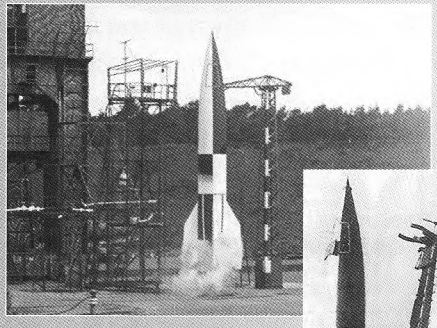
Įvairiausi „buržuazinės technikos“ pavyzdžiai, nukopijuotos geriausios Europos ir JAV mokslininkų sukurtos naujovės.:

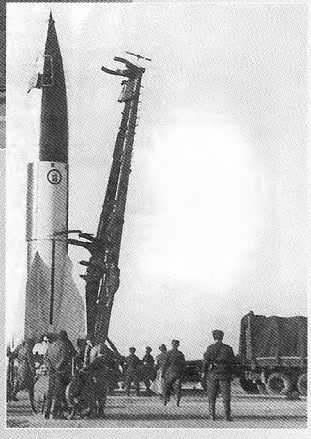




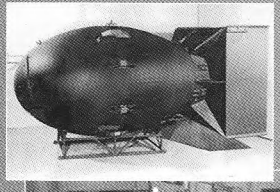
Italų šalmas M-33 – (1933 m.) – sovietų šalmas SŠ40 (СШ-40) (1940 m.)

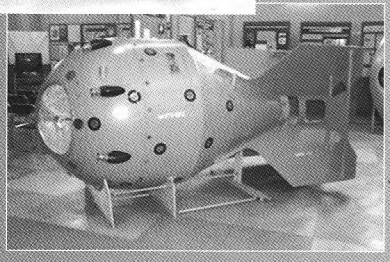






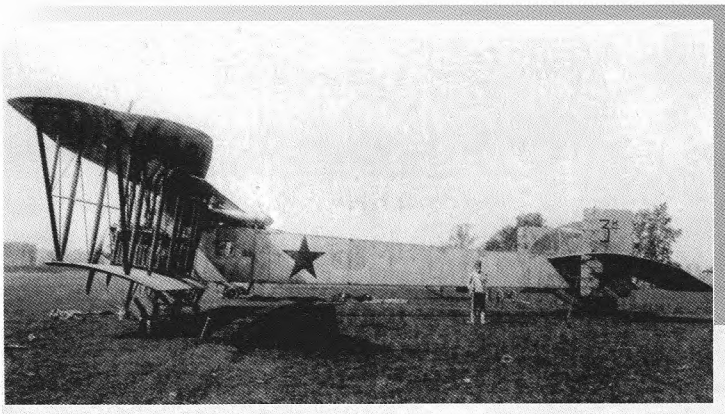
V-2 (*Fau-2*, Vokietija (1942 m.) sovietų raketa R-1 (P-1) Kapustin Jare, vienas pirmųjų bandymų (1948 m.)



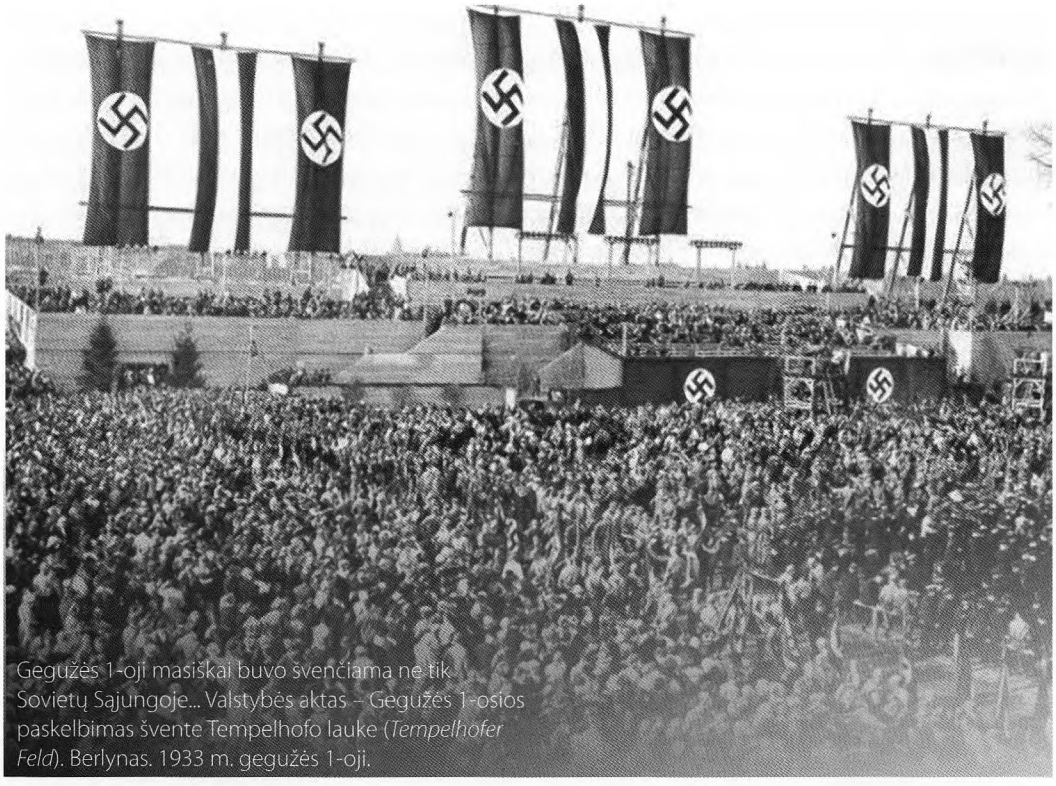


Amerikiečių atominė bomba „Storulis“ 1945 m. – sovietų atominė bomba RDS-1 (1949 m.)

Prieš Pirmąjį pasaulinį karą Rusija priklausė pagrindiniam industrinių šalių pasaulio dešimtukui. Rusija gamino plieną šarvams, garvežius, pačias galingiausias radijo lempas, lėktuvus, karbiuratorinius ir dyzelinius variklius, statė povandeninius laivus, sunkiuosius kreiserius. Šalis tiesė milžiniško ilgio geležinkelius, tiltus, statė didžiulius architektūros statinius. Rusijoje dirbo Ciolkovskis ir Čiaplyginas – mokslininkai, padėję teorinės ir eksperimentinės aerodinamikos pamatus. Šalyje sukurtas pirmasis pasaulyje daugiamotoris bombonešis „Ilja Muromec". Šį didžiulį pramoninį ir mokslinį techninį „pradą" iš pagrindų nušlavė griaunamasis socialinis eksperimentas, tačiau vis tiek nenusmukta iki nulio. Ne visi mokslininkai ir išradėjai panoro arba galėjo išvažiuoti į Vakarus. Visiškai neatsitiktinai ketvirtojo dešimtmečio geriausius kovos lėktuvus sukūrė Polikarpovas, Tupolevas, Archangelskis – puikios senos rusiškos „mokyklos" inžinieriai. Negalima paneigti ir to, kad revoliucija, sunaikinusi arba privertusi emigruoti didelę dalį senojo elito, atvėrė išsimokslinimo ir sėkmės vartus milijonams anksčiau valstybinės luominės sistemos atstumtų paprastų žmonių. Visa tai leido pradėti diegti, o kai kuriais atvejais per trumpiausią laiką ir aplenkti geriausias Vakarų technologijas.



Pirmasis pasaulyje daugiamotoris bombonešis, sukonstruotas Igorio Sikorskio 1913 m.



Gegužės 1-oji masiškai buvo švenčiama ne tik Sovietų Sąjungoje... Valstybės aktas – Gegužės 1-osios paskelbimas šventė Tempelhofo lauke (*Tempelhofer Feld*). Berlynas. 1933 m. gegužės 1-oji.

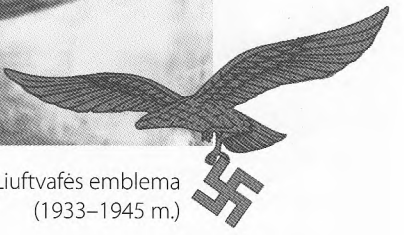
1.2. KRIZĖ

Ketvirtojo ir penktojo dešimtmečio sandūroje Sovietų Sąjungos aviacijos pramonės kompleksą, iš dalies net kiek netikėtai jos vadovams, ištiko gili krizė. Jai įtakos turėjo pačios įvairiausios atsitiktinės, objektyvios ir subjektyvios priežastys.

Nagrinėti jas pradėsime nuo paprastesnių – objektyvių – priežasčių. Iš tikrųjų tai buvo tos pačios priežastys, kurios anksčiau užtikrino trumpalaikę sovietų aviacijos lyderystę, tik šį kartą su priešingu ženklu.

Pirmoji priežastis – pajudėjo galingos būsimųjų SSRS priešų ir sąjungininkų mokslinės techninės ir pramoninės pajėgos. Kovos lėktuvų gamybos staigus augimas pirmiausia reiškėsi Vokietijoje. Hitleris rengėsi Didžiajam karui, kuriame sėkmę nemenkai turėjo lemti masinis aviacijos panaudojimas. 1937 m. liepos 2 d. buvo suformuota liuftvafės vyriausioji vadovybė (OKL). Vyriausiuoju vadu, o kartu ir aviacijos ministru tapo reichsmaršalas H. Geringas, vienas iš artimiausių tuo metu nacistų vadeivos bendražygių (prasidėjus pasauliniam karui, Hitleris H. Geringą oficialiai paskyrė savo įpėdiniu). Per visus 1936 metus vokiečių aviacijos pramonė pagamino tik 289 bombonešius, o jau kitais metais gamyba išaugo iki 1099.

Leitenantas H. Geringas (*Hermann Göring*) Pirmojo pasaulinio karo metais. Oro mūšiuose numušė 22 priešo lėktuvus. Lakūnas asas buvo apdovanotas įvairių klasių Geležiniu kryžiumi ir Aukščiausiuoju Prūsijos apdovanojimu *Pour le Mérite*. H. Geringas mokėsi kadetų mokykloje ir Prūsijos karo akademijoje. Vėliau H. Geringas tapo nacistinės Vokietijos reichsmaršalu ir liuftvafės vadu.



Liuftvafės emblema (1933–1945 m.)

1939–1940 m. Vokietija gamino vidutiniškai iki 3 tūkst. bombonešių per metus, t.y. 10 kartų daugiau nei 1936-aisiais. 1941 metais Vokietija aplenkė Sovietų Sąjungą dvimotorių bombonešių gamyba: 3783 prieš 2978, tiesa, labai atsilikdama naikintuvų gamyba: 2852 prieš 7081.

Svarbu paminėti, kad toks augimas pasiektas pernelyg neprievartaujant vokiečių ekonomikos: Vokietijos aviacijos gamyklos ir toliau veikė 40 valandų per savaitę, išsaugant darbuotojams visas šventes ir poilsio dienas, viena pamaina (!). Tikrasis šturmas prasidėjo daug vėliau, kai 1943 metais vokiečių aviacijos pramonė pagamino 11 tūkst., o 1944 metais jau krintant sąjungininkų bombų krušai, vien naikintuvų – 24 tūkstančius!

„Pirmoji vokiečių gegužė". 1933 metais gegužės 1 d. NSDAP paskelbė valstybės šventę.

Dewoitine D.520. Antrojo pasaulinio karo meto Prancūzijos lėktuvas naikintuvas. Maksimalus greitis 534 km/h. Skrydžio nuotolis 1530 km. Pakilimo aukštis 10500 m. Ginkluotė: 20 mm patranka ir keturi 7,5 mm kulkosvaidžiai. Variklis – *Hispano-Suiza 12Y.*

Vienas geriausių Antrojo pasaulinio karo naikintuvų – „*Supermarine Spitfire*" skrydyje. Maksimalus greitis 562 km/h, skrydžio nuotolis – 680-1150 km/h, pakilimo aukštis – 10790-13700 m. Dažniausiai buvo ginkluotas – dviem 20 mm patrankomis ir keturiais 7,69 mm Brauningo (*Browning*) 1919 sistemos kulkosvaidžiais.

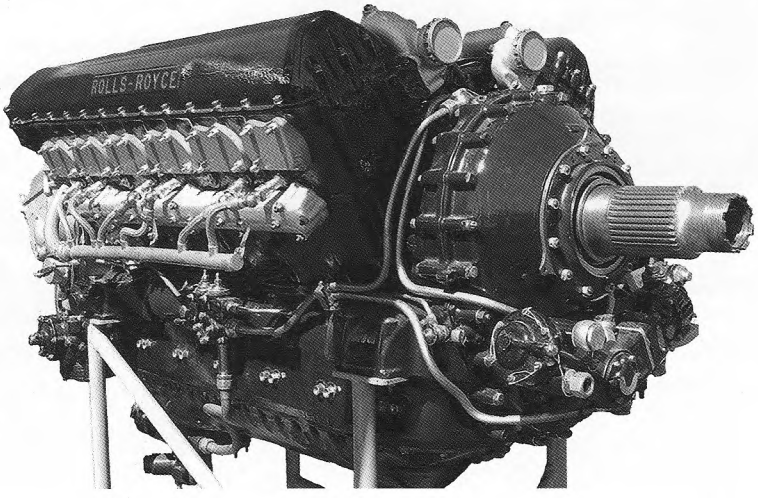
Spitfire ir *Hurricane* skrydyje

Anglų naikintuvas *Hawker Hurricane.* Maksimalus greitis – 526 km/h, skrydžio nuotolis 965 km, pakilimo aukštis – 10970 m. Ginkluotė: keturios 20 mm patrankos. Variklis – *Rolls Royce Merlin.*

Lyginant su Vokietija, smarkiai pavėlavę masinę kovos lėktuvų gamybą pradėjo plėtoti priešininkai – Prancūzija ir Anglija. Bet ir ten aviacijos pramonės augimo tempai, beje, ne absoliučios apimtys, buvo labai įspūdingi. Paskutiniaisiais prieškario metais, 1938-aisiais, Prancūzijoje per mėnesį vidutiniškai buvo pagaminamos tik 49 mašinos. Tokio „darbo" rezultatas – Antrojo pasaulinio karo pradžioje šios šalies karinės oro pajėgos turėjo vos 1400 kovos lėktuvų. 1939 m. pabaigoje gamybos apimtys išaugo iki 300 lėktuvų per mėnesį, o prieš galutinį žlugimą 1940 m. gegužę vien tik naikintuvų „Dewoitine" D.520 buvo pagaminta daugiau kaip 350 per mėnesį [32].

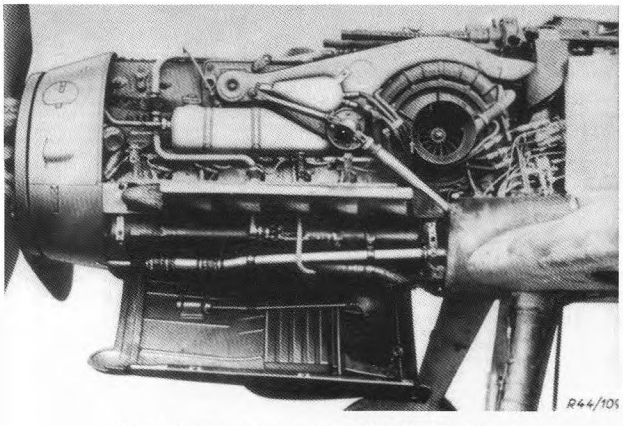
Anglija atsilaikė, todėl suspėjo pasiekti gerokai daugiau. Per visus 1938 metus buvo pagaminta tik 200 „Hurricane", iš kurių rikiuotės daliniai gavo vos 93 mašinas, o 1940 m. vasarą, pačių dramatiškiausių įvykių – „mūšio dėl Britanijos" išvakarėse mėnesinė naikintuvų „Hurricane" ir „Spitfire" gamyba padidėjo iki 440–490 lėktuvų per mėnesį! Per patį trumpiausią laiką Anglija sugebėjo pavyti ir aplenkti priešą naikintuvų gamybos apimtimis (1940 m. birželį–rugsėjį Vokietijos aviacijos pramonė pagamindavo vidutiniškai 194 naikintuvus per mėnesį), tai daugiausia ir nulėmė karališkųjų KOP pergalę milžiniškame oro mūšyje [33], [34].

Kaip sniegas pavasario saulėje ėmė tirpti ir sovietų aviacijos kokybinė persvara. 1938 m. liepą prasidėjo serijinė „Spitfire", nuostabiai gražaus lėktuvo, visiškai pelnytai įgijusio teisę pretenduoti į „Antrojo pasaulinio karo meto geriausio naikintuvo" vardą, gamyba. „Spitfire" konstrukcijoje susijungė didžiulė firmos „Supermarine" ir jos generalinio konstruktoriaus R. Mitčelo (*R. Mitchell*) patirtis (konstruktoriui priklausė dar 1931 m. pasiektas hidroplanu S-6B pasaulio greičio rekordas), variklių gamybos firmos „Rolls Royce", sukūrusios skysčiu aušinamą variklį „Merlin" su unikaliais galios ir masės santykio parametrais, laimėjimai. Aukštas technologinis Britanijos gamyklų lygis užtikrino masinę serijinę elipsės profilio sparnų gamybą. Tuo remiantis buvo pagamintas pasiekiantis rekordinį 570 km/h greitį, pasižymintis puikiu horizontaliu manevringumu ir pagal tą metą galinga ginkluote (8 šautuvo kalibro kulkosvaidžiai) naikintuvas.



Vienas iš masiškai gamintų aviacinių stūmoklinių variklių *Rolls Royce Merlin*. Jų buvo pagaminta apie 150000. Šis 12 cilindrų, V formos, vandeniu aušinamas variklis buvo unikalus pagal galios ir masės santykį. Kylant variklis pasiekdavo 1290 a.j. (962 KW) galią esant 3000 sūkių per minutę.

Vokiečių naikintuvas *Meserschmitt Bf-109.*

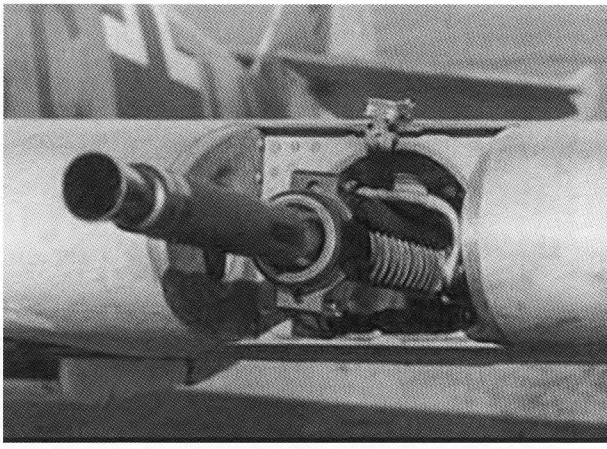


Vokiečių aviacinis variklis DB 601 (*Daimler Benz*) naudotas naikintuve Bf-109. Variklyje buvo taikytas tiesioginis kuro įpurškimas, hidraulinė slėgio turbinos pavara ir kitos naujovės.

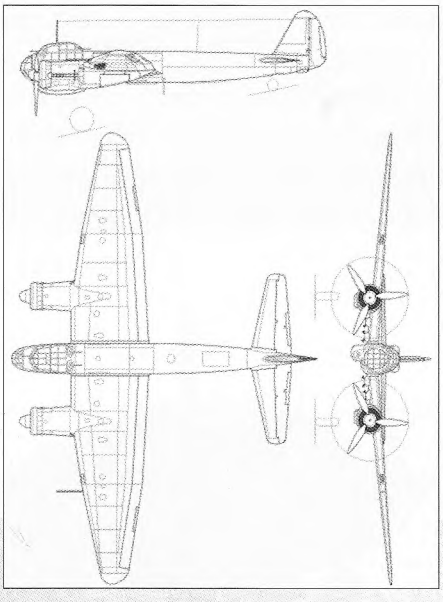
Vokiečiai, neturėdami laiko kurti iš principo naujo naikintuvo, ėmėsi esminio Ispanijos karo „veterano" modernizavimo. 1939 m. sausį liuftvafė gavo pirmąjį E serijos „Messerschmitt" Bf-109. Nors jis liko panašus į ankstesnes modifikacijas, tačiau iš tiesų tai buvo visai naujas lėktuvas. Tų pačių matmenų variklio skyriuje buvo įmontuotas naujas variklis „Daimler Benz" DB-601A su 1050 AG kilimo galia. Ankstesniųjų modifikacijų varikliai pasiekdavo 700 AG pajėgumą. Variklyje buvo panaudota tuo metu unikali hidraulinė pavara, leidžianti sklandžiai ir be pertraukos valdyti slėgio turbiną. Svarbus DB-601 pranašumas prieš

bet kurį tuometinį variklį buvo tiesioginis kuro purškimas į cilindrus (šiandieną tai ir vadiname tiesiog „įpurškimu“). Kadangi nebuvo karbiuratoriaus su plūdine kamera, net intensyviai manevruojančio naikintuvo variklis veikė stabiliai. Taip pat pagerinta Bf-109 E ginkluotė – prie dviejų šautuvo kalibro kulkosvaidžių dar prisidėjo dvi įrengtos sparnuose 20 mm patrankos MG-FF.

1940 m. prasidėjo kitos „Messerschmitt“ modifikacijos bandymai kariuomenėje. Konstruktoriai maksimaliai „sutaurino“ lėktuvo aerodinamines formas, variklių gamintojai forsavo iki 1360 AG kilimo galios variklį DB-601E. Maksimalus Bf-109 F-4 greitis pasiekė 620 km/val., o greitis prie žemės – 535 km/val. Tai reiškė, kad naujasis „Messerschmitt“ buvo pranašesnis už geriausias 24-ojo tipo su varikliu M-63 I-16 modifikacijas 100–140 km/val. (30–40 m/s) didesniu greičiu visame kovinio aukščio diapazone. Tokia greičio persvara vokiečių lakūnui iš esmės leido bet kurioje situacijoje savo nuožiūra pradėti kovą ar išvengti jos. Kadaise buvusi didelė sovietų naikintuvų persvara liko praeityje.



Vokiečių lėktuvo Meserschmitt Bf-109 20 mm patrankos MG-FF (*Flügel Fest*) – (*Oerlikon* gamybos) sumontuotos sparnų konsolėse. Greitošauda: 300–450 šūvių per minutę.



Vokiečių lėktuvas Ju-88 ir jo brėžiniai.

1939 m. rugpjūtį, likus kelioms dienoms iki pasaulinio karo pradžios, liuftvafės rikiuotės daliniai gavo pirmuosius bombonešius „Junkers“ Ju-88A. Iki metų pabaigos pramonė pagamino tik 110 tokių mašinų, tačiau jau 1940 metais Ju-88 gamybos apimtys išaugo iki 2184. Iki 1940 m. gegužės 10 d. Ju-88 turėta tik 15% viso liuftvafės bombonešių skaičiaus, o 1941 m. birželio 22 d. šio tipo lėktuvai jau sudarė 58% visos išskleistos ties SSRS sienomis bombonešių grupuotės.

Sukūrimo metu Ju-88 be jokių abejonių buvo geriausias dvimotoris fronto bombonešis pasaulyje. Svarbiausia – „Junkers“ lenkė savo konkurentus, tuo, dėl ko būtent ir buvo sukurtas smogiamasis lėktuvas, bombų ginkluotės įvairove ir kiekiu bei gebėjimu numesti šias bombas, tiesa, ne visas, o tik pakabinamas išorėje, smigdamas. Prie neabejotinų Ju-88 vertybių būtina priskirti benzino bei tepalo tiekimo sistemų ir valdymo laidų dubliavimą, unikalų tam metui lėktuvo ir variklio valdymo automatizavimą. Buvo automatizuotos visos operacijos, susijusios su įėjimu į smigimą ir išėjimu iš jo, kylant automatiškai įsijungdavo forsuotas variklių veikimo režimas, pasiekus nustatytą aukštį, automatiškai įsijungdavo 2-asis slėgio turbinos greitis ir panašiai. Visa tai leido lakūnui sutelkti dėmesį kovos užduočiai atlikti, o ne skirti daugybei paprastų kasdienių operacijų.

Tad ryžtingai mobilizavusi nemažus materialinius ir intelektinius išteklius labiausiai pažengusių Vakarų šalių aviacijos pramonė per 3–4 metus (1937–1940) pavijo ir gaminamų kovos lėktuvų techniniais parametrais aplenkė sovietų aviacijos pramonę, smarkiai sumažino kiekybinį atsilikimą.

Ju-88 ir jo ekipažas skrydžių pertraukoje. Vienas iš Antrojo pasaulinio karo meto liuftvafės lėktuvų, kurio buvo pagaminta daugybė modifikacijų. Sukurtas kaip greitasis horizontalusis ir pikiruojamasis bombonešis jis tapo naikintuvu bombonešiu, torpednešiu, minų mėtytoju, žvalgybos, oro stebėjimo, naktiniu naikintuvu, tankų naikintuvu ir t.t.

Sovietų subombarduotas Helsinkis. 1939 m. lapkričio 30 d. Šią dieną į Suomiją įsiveržė maždaug 21 Sovietų Sąjungos divizija – apie 450 000 kareivių.

Antroji priežastis, lėmusi sovietų aviacijos pramonės komplekso krizę, ta, kad 1939 m. rugsėjį prasidėjusiose pasiutusiose ginklavimosi lenktynėse Vakarai liovėsi beatodairiškai ir dosniai dalytis su Stalinu naujausiomis aviacijos technologijomis. Sudarius Ribentropo–Molotovo paktą, karinio techninio bendradarbiavimo su Prancūzija galimybių neliko. Paskui kaip realiai suvereni valstybė dingo ir pati Prancūzija. Formaliai Viši režimas ir toliau palaikė diplomatinius santykius su Maskva iki 1941 m. birželio. 1940 m. gegužės 10 d. Anglijoje į valdžią atėjo Čerčilio vyriausybė, kuri į SSRS, švelniai pasakius, žvelgė labai nepasitikėdama. Net didelis Stalino draugas JAV prezidentas F.D. Ruzveltas 1939 m. gruodį po to, kai sovietai bombardavo Helsinkį, buvo priverstas paskelbti SSRS „moralinio embargo“ režimą.*

* „Moralinio embargo“ režimas numatė, kad JAV vyriausybė rekomenduoja privačioms firmoms nutraukti aviacijos technikos ir technologijų tiekimą šalims agresorėms; tuo atveju, kai bet kuri aviacijos ir jos variklių firma priklausė nuo valstybinių užsakymų, tokia „rekomendacija“ iš tiesų reiškė įsakymą.

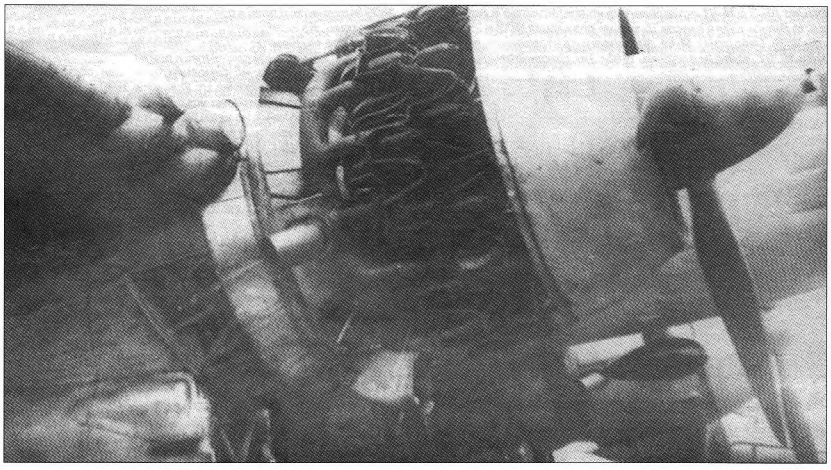
Sovietų Sąjungai vienintelis „saulės spindulėlis" šiame tamsiame paveiksle tapo aktyvus karinis techninis bendradarbiavimas su Vokietija. Sovietų žvalgybinės pirkimų delegacijos (pirmoji sudaryta iš 48 žmonių!) tris kartus važiavo į Vokietiją – 1939 m. spalį ir 1940 m. kovą bei lapkritį – ir kartu su dešimtimis kitų modernios ginkluotės pavyzdžių atrinko įsigyti 12 įvairių tipų 36 lėktuvus. Be to, iš vokiečių pareikalauta, *„kad lėktuvai ir kita ginkluotė būtų pristatyta su visais prietaisais, bei būtent tokie, kokius juos gauna vokiečių kariuomenė"*, ir nė kiek nesutrinkant Geringui pareikšta, kad *„šiais lėktuvais mes nenorime patenkinti Raudonosios armijos einamųjų poreikių, o imame kaip pavyzdžius, norėdami susipažinti su vokiečių technika"* [35].

Tarp šių lėktuvų buvo ir E serijos „Messerschmitt" Bf-109 bei „Junkers" Ju-88, kartu ir juose sumontuoti varikliai, smigimo automatai, tiesioginio kuro įpurškimo sistema, daugybė kitos įrangos. Be neįkainojamų „pavyzdžių susipažinti", sovietų pramonė gavo Vokietijoje nupirktus tūkstančius vienetų technologinių įrenginių, iš jų ir labai galingų presų bei didelio tikslumo metalo apdirbimo staklių. Penktojo dešimtmečio pradžioje sovietų aviacijos pramonėje be visos šios labai svarbios paspirties padėtis būtų buvusi dar blogesnė. Bet labai greitai paaiškėjo, kad piratinio kopijavimo pavyzdys – tai ne detalus technologinis žemėlapis su visa įranga ir aptarnavimo komplektu.

Kur trumpa, ten ir trūksta. Staigus technologinio „maitinimo" sumažėjimas iš Vakarų nedelsiant atsiliepė aviacijos pramonės segmentui, kuris daugiausia iš visų priklausė nuo licencinių technologijų, – variklių gamybai. Kaip užkeikti vienas paskui kitą „atsisakė" veikti vis nauji varikliai, kurie bandyti ketvirtojo ir penktojo dešimtmečio sandūroje. Nei vieno variklio – M-106 bei M-107 (eilinės „Hispano-Suiza" forsuotos modifikacijos), nei M-89 (forsuoto „Mistral Major"), nei AM-37 (Mikulino AM-35 forsuotas variantas), nei aviacinių dyzelių M-40f ir M-30 gamyboje nepavyko pasiekti tokio lygio, kuris leistų juos montuoti serijiniame kovos lėktuve.

Dar svarbiau, kad visi bandymai sukurti galingą „dutūkstantininką", 18 cilindrų apie 2000 AG variklį nedavė jokių rezultatų. Iki pat karo pabaigos nepavyko priversti veikti nei M-71 „dvigubos žvaigždės", sudarytos iš dviejų, atrodytų, įvaldytų ir patikimų variklių M-63, nei M-120 (M-105-ojo trys blokai po 6 cilindrus, išdėstyti tarsi apversta Y raide), nei panašios pagal komponuotę Mikulino AM-36, nei M-90 – sudvejintos „dvigubos žvaigždės" prancūzų „Gnome-Rhone" 9K pagrindu! [36] Naujo galingo variklio problema, kaip sakoma, padėjo kryžių daugelio perspektyvių kovos lėktuvų, kuriuos trumpai išvardyti prireiktų dar puslapio, konstravimui.

Blogiausia, kad didžiulės problemos prasidėjo dėl parengtų jau serijinei gamybai variklių naudojimo. M-105 degė išmetimo vožtuvai, trūkinėjo pagrindiniai alkūninio veleno guoliai; variklis perkaisdavo, imdavo dūmyti, leido tepalą – nauji naikintuvai iš skrydžio grįždavo užlieti nuo priekio iki uodegos juoda naudota alyva. Bet visai neblogai sekėsi M-88 gamyba. Po daugelio daliniuose išsiaiškintų defektų serijinė variklio M-88 gamyba 1940 m. rugpjūčio 6 d. buvo sustabdyta pagal įsakymą.



Variklis M-88 – *Gnome-Rhône Mistral Major* kopija. Buvo montuojamas į lėktuvus Su-2, DB-3, I-180 ir kitus.

N. Polikarpovo ypatingajame konstruktorių biure sukurtas lėktuvas-naikintuvas I-180. Konstruktorius N. Polikarpovas buvo apkaltintas „dalyvavimu kontrrevoliucinės organizacijos veikloje" ir nuteistas sušaudyti, bet po dviejų mėnesių išsiųstas į „šaraškę" – ypatingąjį konstruktorių biurą OKB (CKB-39 OGPU) esantį Butyrkų kalėjime. Vėliau N. Polikarpovas buvo nuteistas 10 metų lagerio, bet po sėkmingo lėktuvo I-5 pasirodymo Stalinui nuosprendis buvo laikomas lygtiniu. I-180 maksimalus greitis siekė 575 km/h, skrydžio nuotolis – 900 km, pakilimo aukštis – 11050 m. Ginkluotė: du 7,62 mm kulkosvaidžiai ŠKAS, du 12,7 mm kulkosvaidžiai BS, 200 kg bombų įkrova. Variklis: M-88 – *Gnome-Rhône Mistral Major* kopija.

Tik 1940 m. lapkričio 13 d. po pakartotinių šimto valandų valstybinių bandymų Zaporožės gamyklai Nr. 29 leista atnaujinti šių variklių serijinę gamybą. M-88 gamybos pertrūkiai ne tik turėjo įtakos bombonešio DB-3f gamybai, bet ir nutraukė naujo Polikarpovo naikintuvo I-180 serijinę gamybą bei sustabdė dar bent dviejų naujų naikintuvų bandymus ir tobulinimą.

Rimtų, „delsiųjų minų" serija pasirodė „įdėta" ir 1940 m. rudenį pradėtame gaminti variklio AM-35A konstrukcijoje. Mikulino konstruktorių biuras nesugebėjo sukurti 2 greičių slėgio turbinos, nors tai buvo nurodyta techninėje užduotyje, todėl variklyje sumontuota vieno greičio, 6 km aukščiui pritaikyta turbina.

Dvimotoris bombonešis Er-2 (Jermakovas-2), dar vadintas DB-240 (tolimojo veikimo bombonešiu 240). Pradinę bombonešio konstrukciją sukūrė italų konstruktorius *Roberto Oros di Bartini* (aristokratas, komunistas į SSRS atvykęs iš Italijos). *R. Bartini* daugiau nei 60 aviacijos konstrukcijų autorius. Rašė veikalus apie aerodinamiką. 1938 m. buvo apkaltintas šnipinėjimu Musolinio naudai, suimtas ir dirbo NKVD ypatingajame konstruktorių biure.

Darbo rezultatas – galingas, aukštybinis, tačiau labai vidutinių charakteristikų 1120 AG ir 830 kg svorio (!) variklis, kuris tokią galią pasiekdavo veikdamas arti žemės paviršiaus. Tai „aidu atsiliepė" jau pirmosiomis karo savaitėmis, kai tapo aišku, kad iš esmės visi oro mūšiai vyksta per 2–3 kilometus nuo žemės paviršiaus, tai yra mažame ir vidutiniame aukštyje. Svarbiausia problema buvo ta, kad AM-35A savo vidutiniškas charakteristikas pasiekdavo anaiptol ne kiekviename skrydyje.

Ir dideliame, ir mažame aukštyje, dažniausiai mėginant staigiai paduoti kuro, variklis savaime išsijungdavo, o, netikėtai sugedus turbinai, dažnai įvykdavo avarijų. 1940 metais pagamintuose 6% variklių suskilo lietinių cilindrų blokų galvutės. Tad 1941 m. kovą uždrausti visi serijinių ir bandomųjų lėktuvų su varikliu AM-35A skraidymai. Skubos tvarka (konstruktorių grupę tiesiog uždarė konstruktorių biure) pavyko sukurti naują mechaninę turbinos pirmųjų kreipiamųjų menčių pavarą. Staigiai spaudant akseleratorių, variklis sustodavo jau gana retai, tačiau ir toliau veikė nepatikimai. Krisdavo tepalo slėgis, pradegdavo išmetimo vamzdžiai, vos po 5–6 skrydžių tekdavo keisti degimo žvakes. Nesėkmė kuriant variklius AM-35AA/AM-37 iš esmės privertė nutraukti dviejų naujų perspektyvių – sunkiojo TB-7 (Pe-8) ir tolimojo veikimo dvimotorio Er-2 bombonešių gamybą.

Tai, kas vyko sovietų aviacijos pramonėje ketvirtojo ir penktojo dešimtmečių sandūroje, nebuvo atsitiktinumas. Aukštųjų technologijų reikalavimai (aviacinis variklis, ko gera, buvo pats sudėtingiausias to meto technikos įrenginys) iš esmės susikirto dėl neįveikiamų prieštaravimų tarp vakar buvusių valstiečių, o šiandienos darbininkų išsimokslinimo ir profesinio pasirengimo. „Padėjo" ir pirmųjų penkmečių beprotiško „avralo" ir šturmo aplinkoje tvyrantis bendras pramoninės kultūros bei technologijos administravimo lygis. Anksčiau Vakarų technologijų licencijų užtikrintas mokslinių tyrimų ir bandomųjų konstrukcijų staigus tobulėjimas visiškai dėsningai virto materialiniu bei kadrų bazės atsilikimu.

1.3. „DISCOURS DE LA METHODE“ *

Krizė – ne katastrofa. Tai neišvengiamas ir būtinas kiekvienos sudėtingos sistemos raidos etapas. Sovietų aviacijos pramonė iš penktojo dešimtmečio krizės galėjo išeiti tapusi dar brandesnė ir galingesnė. Suprantama, tokiam jos įveikimo būdui pirmiausia reikėjo didžiulių intelektinių pastangų. Valstybės aukščiausiajai vadovybei, ginkluotosioms pajėgoms ir pramonei skubiai reikėjo rasti teisingą atsakymą į daugelį sudėtingiausių klausimų:

- Ar įmanomas gaminamų lėktuvų taktinių techninių charakteristikų esminis tobulinimas kartu didinant aviacijos pramonės gamybos apimtis?
- Jeigu vienu metu šių uždavinių išspręsti neįmanoma, tai kuriai iš dviejų plėtros krypčių teikti prioritetą?
- Kaip reikia perskirstyti materialinius, finansinius, pramoninius, žmonių išteklius? Kokia „svarbiausio smūgio kryptis“, o ką būtina atidėti ateičiai?

„Kurkite SSRS oro laivyną – visi į Dobrolioto akcininkus!“ Sovietų plakatas. 1923 m.

Siekiant rasti sprendimą ar bent norint adekvačiai išsiaiškinti šiuos klausimus, reikėjo suvokti, kad:

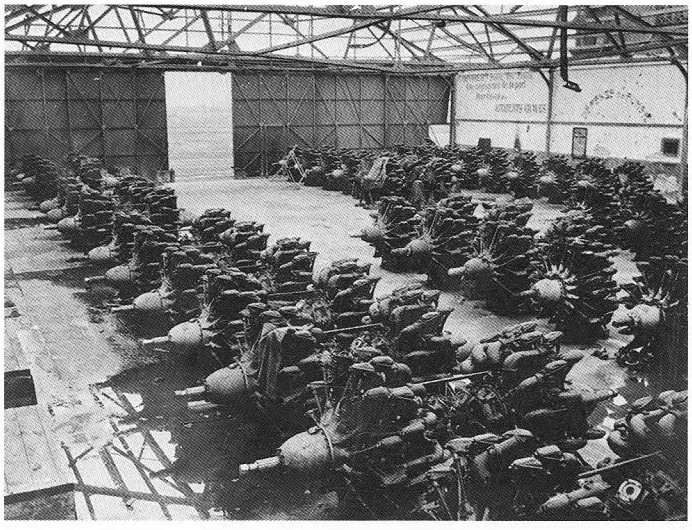
- padidinti lėktuvų gamybos (kitaip nei taburečių dirbimo) apimtį negalima vien tik padidinus gamybinius plotus ir triūsiančių žmonių skaičių; tam būtini sudėtingesni technologiniai įrenginiai, nuolatinis darbininkų kvalifikacijos augimas, vis daugiau šiuolaikinių konstrukcinių medžiagų;
- kuriant tobulos kartos ateities lėktuvus ir aviacinius variklius viso to, kas išvardyta anksčiau, reikės dar daugiau;

* Prancūzų filosofo Renė Dekarto (Rene Descartes) 1637 m. veikalas „Samprotavimas apie metodą“.

- Tada, kai pagalbos iš užsienio nėra ko laukti, didžiausi stabdantys visos sistemos plėtrą deficitiniai ištekliai yra kvalifikuoti kadrai. Kaip devynios gimdyvės nepagimdys vaiko per vieną mėnesį, taip ir 10 universitetų per metus nesugebės pirmakursio studento paversti kvalifikuotu aviacijos konstruktoriumi ar technologu. Jau esantys, pasiekę tam tikrų rezultatų, sukaupę sėkmių ir nesėkmių patirtį moksliniai tyrimo ir konstruktorių kolektyvai yra brangus šalies paveldas.

Kalbant apie technines problemas, reikėjo suvokti, kad visa, kas „gulėjo ant žemės" jau rasta; XX amžiaus vidurio aviacijos gamyboje išradimų nebus; kad norint net menkai pagerinti skraidymo parametrus, reikės didžiulio kruopštaus mokslininkų ir konstruktorių darbo;

- fundamentalaus mokslo plėtros lygis kol kas net teoriškai neleidžia nustatyti, apskaičiuoti, nuspėti daugumos iš dalies susijusių su stabilumu, valdymu, aviaciniais tampriaisiais svyravimais ir kitais reiškiniais procesų. Tokiomis sąlygomis bet kokio naujo lėktuvo sukūrimas susijęs su didele rizika, o turimų pavyzdžių modernizavimas tampa patikimiausiu ir greičiausiu būdu pagerinti kai kurias taktines technines charakteristikas;
- ikigarsinio lėktuvo aerodinaminio tobulinimo galimybės beveik išnaudotos; net pats menkiausias (5–10%) patobulinimas privers konstrukciją padaryti daug sudėtingesnę ir pabrangins gamybą;
- paskutinis svarbus skraidymo charakteristikų pagerinimo rezervas yra variklis. Artimiausia perspektyva – pasiekti stūmoklinių variklių techninių parametrų ribą, o tolesnėje perspektyvoje – pereiti prie raketinių ir reaktyvinių variklių naudojimo;
- bet kiek didinant lyginamąją variklio galią didėja šiluminiai krūviai, taigi reikės naujo karščiui atsparaus plieno, naujų technologijų sustiprinti paviršiui jį mechaniškai apdorojant.



Varikliai *Gnome-Rhône Mistral Major* sąjungininkų sandėliuose Šiaurės Afrikoje. 1943 m.

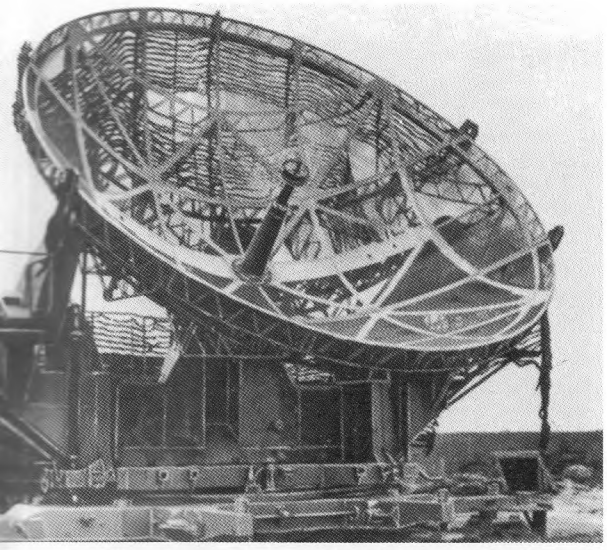
- taikant efektyviausius stūmoklinių variklių forsavimo metodus (suspaudimo laipsnio ir oro tiekimo didinimas), būtinai reikės naudoti kurą (aukšto oktaninio skaičiaus benziną), pasižymintį antidetonacinėmis savybėmis. Neįvaldžius tokio kuro gamybos, bet kokios pastangos tobulinant variklius iš esmės taps nesėkmingos;
- lėktuvo skridimo parametrai – tik viena iš aviacijos ginkluotės taktines techninės charakteristikas formuojančių sudedamųjų dalių. Didesni nepanaudoti rezervai yra lėktuvo ginkluotės, valdymo sistemų, taikymo, navigacijos ir ryšių tobulinimas;
- kovoja ne lėktuvai, o karo aviacija. Bent tokie jos komponentai, kaip aerodromo įranga, aptarnavimo sistemos, aviacijos technikos diagnostika ir remontas, meteorologijos tarnyba, radijo navigacijos ir radiolokacijos priemonės, tiek pat svarbūs, kaip ir naudojamų kovos lėktuvų taktinės techninės charakteristikos.

„Skraidyti aukščiau visų, toliau visų ir greičiau visų". Sovietų plakatas tęsia propagandines prieškario tradicijas. 1954 metai.

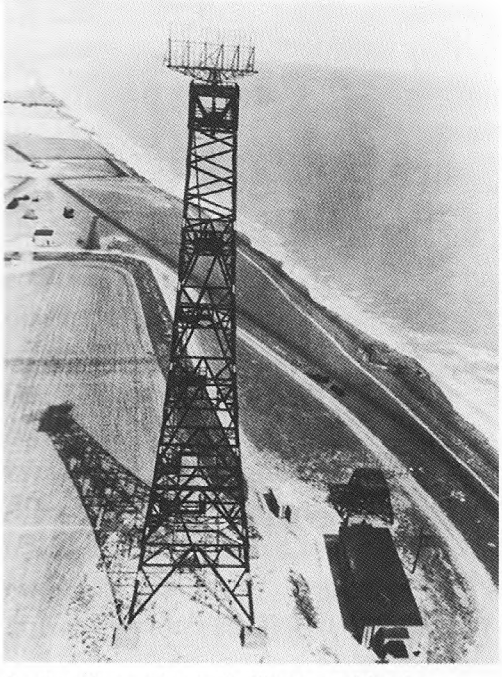
Po laiko visi gudrūs. Iš šiandienos žinių aukštumos, turėdami informaciją apie sunkią ir brangiai įgytą karo patirtį, ne taip jau ir sudėtinga bendrais bruožais įvertinti tuos optimalius sprendimus, kuriuos reikėjo padaryti ketvirtojo ir penktojo dešimtmečio sandūroje.

Pirmiausia reikėjo tvirtai ir atvirai pripažinti, kad sovietų lėktuvai aukščiau už visus, toliau ir greičiau už visus neskraidys. Įveikti sovietų aviacijos variklių gamybos atsilikimą tokiais tempais, kuriuos diktavo nenumaldomai artėjantis karas su Vokietija, buvo neįmanoma, o be geriausių variklių apie lėktuvus su rekordinėmis skridimo charakteristikomis nereikėjo net svajoti. Taigi reikėjo atsisakyti visų bazinių principų, kurie buvo iškelti 1932 metais aviacijos srityje – „kiekybe nenusileisti tikėtinam priešui, tačiau kartu užtikrinti kokybinę technikos persvarą" bei numatyti naują esminį uždavinį:

- išsaugoti, jeigu pavyks, – padidinti pasiektą kiekybinę persvarą;
- maksimaliai plėtoti ir tobulinti aviacijos infrastruktūrą – aerodromus, techninio aptarnavimo, radijo ryšio ir radijo navigacijos sistemas, gaminti aukšto oktaninio skaičiaus benziną.



Vokiečių radaras FuMo 214 *Würzburg-Riese*. Radarai pavadinti pagal Vokietijos vietovę – Viurcburgą. Jie pradėti naudoti 1940 m. Veikimo spindulys – apie 70 km. Tikslumas + - 15 metrų.

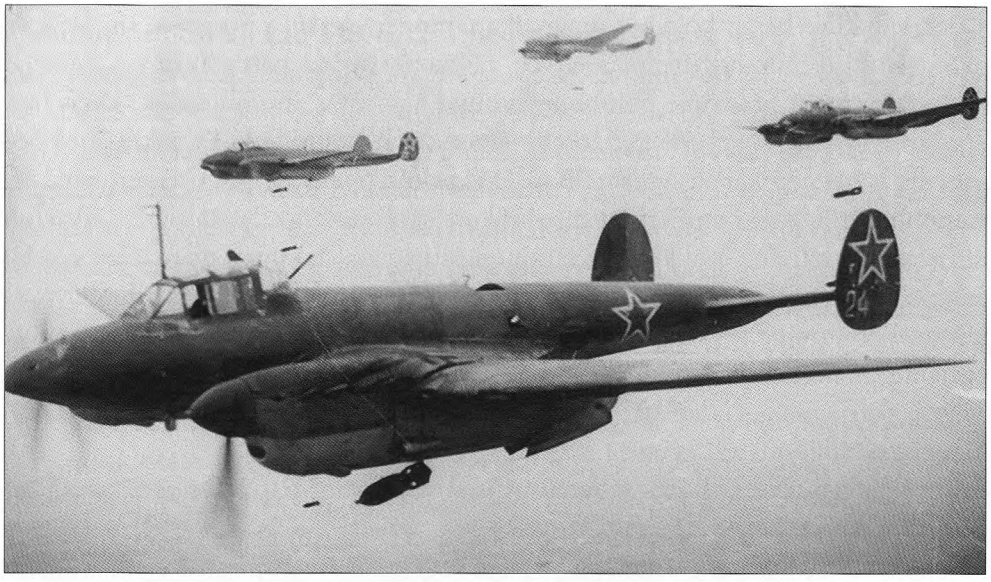


Anglų radaras pakrantėje. Vienas svarbiausių įrenginių padėjusių „Kovos dėl Britanijos" metu iš anksto sužinoti apie vokiečių lėktuvų antskrydžius. 1940 m.

Kovos lėktuvų taktines technines charakteristikas pasistengti išlaikyti nors vidutinio, lyginant su geriausiais pasauliniais pavyzdžiais (!), lygio.

Tai nepaprastas uždavinys, tačiau jį išspręsti yra visiškai įmanoma. Alternatyvus sprendimas – mažas geriausių pasaulyje lėktuvų skaičius – tuo metu buvo nepasiekiamas. Be to, karas įtikinamai įrodė, kad **jokia aviacinės technikos kokybinė persvara negali kompensuoti priešo kiekybinės persvaros.** Rekordinių aukštumų ir greičių siekiai galėjo patenkinti tik konstruktorių ir politikų savimeilę, tačiau oro mūšių baigtį visi šie reklaminiai blizgučiai mažai lėmė. Tokį banalų rezultatą galima labai paprastai paaiškinti. Tik turint galvoje karą ore reikia atsisakyti nuomonės, kurią lėmė kompiuteriniai „skraidyklių-šaudyklių" žaidimai, tarsi karas būtų „Formulės-1" varžybos arba dvariškių dvikovos.

Dvikovos prasidėdavo šalims susitarus dėl tikslaus dvikovos laiko ir vietos. Kare nieko panašiai nebūna. Priešo bombonešiai atskrenda neįspėję. 1941–1942 metais Rytų fronte nė vienoje priešininkų šalyje fronto aviacija neturėjo išankstinės (radiolokacinės) įspėjimo sistemos. Anglai savo priešlėktuvinę gynybą sugebėjo sukurti pasinaudoję metrinio diapazono bangų radiolokacija ir griozdiškų antenų sistemomis tik todėl, kad Lamanšas užtikrino absoliutų „fronto linijos" pastovumą. Beje, net jeigu radiolokatorių ir buvo, penktojo dešimtmečio stūmoklinių naikintuvų mažas greitis ir kilimo aukštis (pačių geriausių – 5 km per 5 minutes) neleido „skrydis iškvietus" režimu užtikrinti patikimą sausu-



Sovietų bombonešiai Pe-2 meta bombas.

Vokiečių 24-oji šarvuočių ir tankų divizija keliasi per upę netoli Voronežo. Šalia subombarduota sovietinė technika ir gurguolė. 1942 m. liepa.

mos kariuomenės priedangą. Vienintelis realus pasipriešinimas priešo aviacijai buvo labai brangus ir kartu primityvus patruliavimas ore. Toliau viską paaiškina elementari aritmetika.

Patruliavimo zonoje vienas naikintuvas per parą išbūna ne ilgiau kaip 2–3 valandas. Be to, toks „tiesioginis dalyvavimas" skaičiuojant laiką, būtiną pakilti bei pasiekti reikalingam aukščiui, skrydžiui iš aerodromo iki veiksmų zonos ir atgal, atitinka labai intensyvų, 4–5 išskridimų per dieną, naudojimą. Tai reiškia, kad visas likusias 10–15 šviesiojo paros meto valandų net pats geriausias naikintuvas „Messerschmitt" praleisdavo žemėje ir sovietų bombonešiams trukdyti niekaip negalėjo. Kita vertus, dvi „beviltiškai pasenusių" grandys – šeši I-16 – galėjo užtikrinti savos kariuomenės priedangą per visą šviesųjį paros metą. Net minimalus poveikis priešo bombonešiams, kurį galėjo padaryti vienas naikintuvas (tikiuosi, skaitytojas supranta, kad mes svarstome absoliučiai sąlyginę situaciją), geriau nei tas absoliutus nulis, kurį užtikrino pats šiuolaikiškiausias lėktuvas, tupintis žemėje už 100 km nuo oro mūšio vietos.

Dar aiškesnė kiekybės ir kokybės dialektika tampa žvelgiant į bombonešių aviaciją penktojo dešimtmečio pradžioje (šiuo atveju tai labai svarbus patikslinimas). Antrojo pasaulinio karo metų pradžioje bombonešis buvo paprastas „bombovežis", kuris tam tikrą sprogmenų kiekį sugebėdavo perkelti iš punkto A į punktą B. Be jokių abejonių 500 lengvųjų ir net gerokai pasenusių SB galėjo į priešo pozicijas numesti gerokai daugiau bombų nei 100 pačių moderniausių „Junkers". Suprantama, labai svarbu atkreipti dėmesį į veiksmų trukmę. Kai kuriose taktinėse situacijose tai buvo ne mažiau svarbu nei bendras numestų bombų tonažas. Vienas bombonešis galėjo kartą ar du per parą bombarduoti pontoninę perkėlą. Per likusias 23,5 valandos priešas įstengs atstatyti tai, kas sugriauta, ir perkelti kariuomenę. Bombonešių eskadrilė priešą galėjo puldinėti visą šviesųjį paros metą. Galiausiai zenitinei artilerijai sunaikinti penkis šimtus taikinių – daug sudėtingesnis uždavinys nei šimtą.

Šioms absoliučiai abstrakčioms schemoms ir svarstymams papildyti pateiksime keletą konkrečių pavyzdžių.

123-iasis NAP (naikintuvų aviacijos pulkas) nuo 1941 m. liepos 15 d. iki rugsėjo 21 d. kovojo būdamas Maskvos priešlėktuvinės gynybos 6-ojo aviacijos korpuso dalinys. Atliko 480 kovinių išskridimų. Paskui pulkas priskirtas Leningrado priešlėktuvinės gynybos 7-ajam aviacijos korpusui ir nuo 1941 m. spalio mėn. iš oro dengė „gyvybės kelią". Nuo karo pradžios iki 1942 m. sausio 25 d. atliko 3010 kovinių išskridimų, jų bendra trukmė sudarė 2431 valandą. Oro mūšiuose prarasta... 17 lėktuvų [87]. Per 177 išskridimus numuštas vos vienas lėktuvas! Ko gera, net garsiausi vokiečių asai būdavo numušami dažniau...

Sudužęs lėktuvas LaGG-3 . Sovietų kariai šio lėktuvo pavadinimą iššifruodavo taip – „lakuotas garantuotas grabas". LaGG-3 greitis: 498-591 km/h, skrydžio nuotolis – 650-1100 km, pakilimo aukštis – 10000 m. LaGG-3 ginkluotėje buvo kulkosvaidis UB, šaudantis per sraigto įvorę, du kulkosvaidžiai UBS ir du kulkosvaidžiai ŠKAS.

Būtina patikslinti, kad 123 NAP – ne paprastas pulkas. Tai vienas iš geriausių, vėliau tapęs gvardijos 27-uoju, be to, ir skraidė jis naikintuvais Jak-1, kurie pagal taktines technines charakteristikas nenusileido 1939 metų E serijos „meseriams". O štai 17-ojo NAP ataskaita. Jeigu kuo garsus šis pulkas, tai nebent „liūdnai pagarsėjęs" patirtu pirmųjų karo dienų (apie tai pakalbėsime toliau) sutriuškinimu. Nuo 1942 m. sausio iki spalio mėn. pulkas kovojo Briansko fronte. Kovojo LaGG-3 lėktuvais, tais pačiais, kuriuos kareiviška šnekta perkrikštijo „lakuotais garantuotais grabais". Nurodytu laikotarpiu pulkas atliko 1258 kovinius išskridimus, tuomet dėl įvairiausių priežasčių, o ne vien oro mūšiuose, praradęs 12 lėktuvų [38]. Per šimtą skrydžių viena netektis – nuostabus gyvybingumo mūšyje rodiklis!

Puikus, bet ne rekordinis. Būna ir geriau. 135 BAP (bombonešių aviacijos pulkas) buvo ginkluotas lengvaisiais bombonešiais Su-2. Šis formaliai naujo tipo lėktuvas lėtokas, vieno variklio su silpna gynybos ginkluote. Jo gamyba buvo nutraukta jau 1942 metų viduryje. Pulkai, turintys Su-2, Vakarų fronte sudegė per dvi pirmąsias karo savaites. 135 BAP nuo 1941 m. rugsėjo 25 d. iki lapkričio 1 d. Pietų fronte atliko 630 kovinių išskridimų ir nė vieno praradimo! [39] Beje, 1941 metais vidutiniai Su-2 nuostoliai – per 22,5 išskridimo vienas numuštas lėktuvas.

Visų trijų „mįslių" įminimas vienas – vokiečiai apsiriko. Didžiausia jų klaida – karo aviacijos strategijos perspektyvos. Jie suprojektavo ir ištobulino nuostabių kovos lėktuvų; išugdė lakūnų – asų (kai kurie iš jų numušė daugiau kaip po šimtą priešo lėktuvų, o garsiausias asas Erichas Hartmanas – net 362). Tik štai šių nuostabių naikintuvų Rytų fronte, kurio ilgis įvairiu metu sudarė nuo 1,5 iki 3,5 tūkst. km, buvo tiek mažai, kad ištisi sovietų bombonešių pulkai per kovinės veiklos mėnesį galėjo nesutikti nė vieno vokiečių naikintuvo...

Vienas iš garsiausių vokiečių lakūnų asų Erichas Hartmanas 825 oro mūšiuose numušė net 362 priešo lėktuvus (iš jų 345 sovietų lakūnų pilotuojamus lėktuvus)*.

Norint išsaugoti ir pasiekti kiekybinę persvarą prieš potencialų priešą, pirmiausia reikėjo panaikinti visas trukdančias plėtoti sistemos – kvalifikuotų kadrų parengimo, aliuminio, labai tvirto ir atsparaus ugniai plieno, aukšto oktaninio skaičiaus benzino gamybos pajėgumų didinimo – silpnąsias vietas. Be to, jau veikiančiose gamyklose įvesti tvarką ir toliau tobulinti technologijas. Tai paaiškinsiu vienu konkrečiu pavyzdžiu, susijusiu su aviacinių variklių gamykla Nr. 19.

Per 1938 metų devynis mėnesius 2600 patiektų variklių 116 atvejų įstrigo pagrindinio švaistiklio įdėklai. Be to, ne mažiau nei 100 kartų jie įstrigo lėktuvų gamyklose ir naudojant pagamintus lėktuvus. Iš variklių, išsiųstų į gamyklas, kaip netinkami buvo grąžinti 533. Be to, atitinkamame raporte nurodyta: *„Po keletą mėnesių varikliai saugomi netinkamai, juos veikia korozija, vėliau juos tenka vėl perrinkti iš naujo, valyti, keisti dalis. Kai kuriems tenka keisti švaistiklių įdėklus bei vėl iš naujo pateikti kariniam atstovui“*. Dar neišsiuntus iš gamyklos, teko perrinkti 345 variklius, jiems pakeisti stūmoklių pirštus. 1938 m. spalio 1 d. iš 632 naujų neperduotų variklių 239 teko grąžinti perrinkti iš naujo [40].

Jeigu dar pridėsime transporto išlaidas vežiojant nekondicinius variklius priekin ir atgal, paaiškės, kad vien įvedus technologinę drausmę, nors tai labai sudėtingas uždavinys, nes pradinė broko priežastis buvo vis tas pats žemas darbininkų išsimokslinimo lygis bei kvalifikacija, būtų galima padidinti variklių gamybą tiek, kiek jų pagamintų dar viena gamykla!

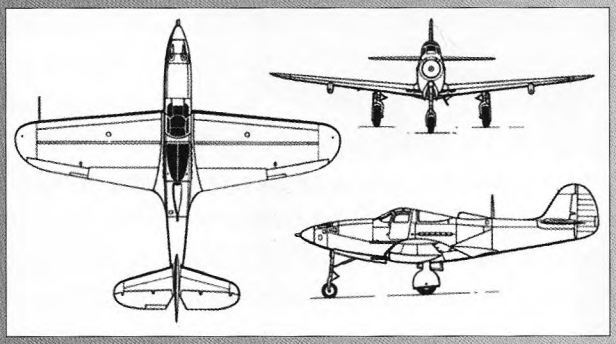
Tam tikrame lygyje kovos lėktuvų taktines technines charakteristikas buvo galima išlaikyti visapusiškai modernizavus esamus, patikrintus gaminant ir naudojant, lėktuvų modelius. Svarbiausiu šios ilgos frazės žodžiu reikėtų laikyti žodį „visapusiškai“. Suprantama, neneigiant kovos lėktuvo skrydžio parametrų reikšmės, būtina prisiminti, kad tuo lėktuvu lakūnas kovos, o ne dalyvaus greičio arba šuolių į aukštį varžybose. Aviacijos istorijoje nemaža pavyzdžių, kai vidutiniškų skrydžio parametrų lėktuvas tapdavo labai efektyvia ginkluotės sistema. Galima prisiminti vokiečių pikiruojamąjį „vyžočių“ Ju-87 ir sovietų MiG-17, kuris, teoriškai būdamas dvigubai lėtesnis, Vietnamo padangėje sėkmingai priešinosi amerikiečių „Fantomams“. Bet šiuo atveju geriausias pavyzdys būtų amerikiečių naikintuvas P-39 „Aircobra“.

Pirmosios didelės D serijos „Aircobra“ 1941 metais aukščio bei greičio charakteristikomis tiksliai atitiko sovietų „lakuotąjį grabą“ LaGG-3. 1943–1944 metais net pati tobuliausia „kobros“ P-39 Q modifikacija greičiu ir horizontaliuoju manevringumu nusileido geriausiems sovietų ir vokiečių naikintuvams Jak-3, La-7, Bf-109 G-10, FW-190 A-8. Kilimo sparta (ko gera, pagal šį rodiklį sunki „kobra“ net netilpo į „vidutiniškų ir patenkinamų“ parametrus) nusileido visiems be išimties. Tačiau sovietų lakūnai pamėgo šį lėktuvą ir rasti negatyvių kare išgyvenusių pilotų atsiliepimų apie jį neįmanoma. „Aircobra“ didžiuliais kiekiais (4952 vienetai) pateko į sovietų karinių oro pajėgų ginkluotę ir kovojo visuose frontuose. „Aircobromis“ skraidė tokie garsūs asai kaip Pokryškinas, Rečkalovas, Golubevas, Glinka, Gulajevas... Tvirtinama, kad skraidydami „kobromis“, 15 geriausių sovietų lakūnų numušė daugiau nei 500 vokiečių lėktuvų. Iš Pokryškino atsiminimų žinome, kad jam buvo pasiūlyta perginkluoti savo diviziją bet kuriais geriausiais sovietų naikintuvais, tačiau prityręs asas atsisakė. O dar kartą pažymėsime, kad „lentelėje“ pateiktų lėktuvų greičio ir aukščio duomenys daug geresni nei „kobros“.

Raudonosios armijos 9-osios gvardijos aviacijos divizijos lakūnai asai prie P-39 *Aircobra*.

Dauguma sovietų lakūnų asų skraidė amerikiečių naikintuvais „Aerokobromis". Šiuo lėktuvu skraidė ir garsiausias sovietų asas, triskart Sovietų Sąjungos didvyris A. Pokryškinas. Oficialiai patvirtintos buvo 550 kovinių skrydžių 53 pergalės oro mūšiuose.

„Kobros" sėkmę galima paaiškinti labai racionaliai. Naikintuvo užduotis – naikinti, o „Aircobra" buvo ginkluota labai galingai: 37 mm „tanko" kalibro patranka ir dviem 12,7 mm kalibro kulkosvaidžiais fiuzeliažo priekinėje dalyje, dviem 12,7 mm arba keturiais 7,7 mm kulkosvaidžiais sparnuose. „Kobros" ginkluotė buvo net perteklinė – sparnų kulkosvaidžius dažnai išmontuodavo, nes vien pagrindinės ginkluotės užteko tiesiog sudaužyti į šipulius vokiečių naikintuvą. Variklis, oro sraigto reduktorius, lakūnas, deguonies sistemos balionai buvo patikimai apsaugoti šarvuotomis plokštėmis ir neperšaunamuoju stiklu. Dėl galingos ginkluotės ir šarvuotės labai padidėjo konstrukcijos svoris – 2561 kg lyginant, pavyzdžiui, su Jak-3 – 2123 kg. Komponuotė užtikrino nuostabią, geresnę nei konkurentų serijinių lėktuvų priekio ir apačios apžvalgą. Sovietų lakūnams „Kobroje" sumontuota radijo stotis paliko nepamirštamą įspūdį – atrodė, tarsi kalbi miesto telefonu.



Vienas žinomiausių Antrojo pasaulinio karo lėktuvų – amerikiečių naikintuvas *Aircobra*, tiektas Sovietų Sąjungai pagal lendlizo programą. Lėktuvas pasižymėjo unikaliomis savybėmis, jo variklis įmontuotas už piloto nugaros. Maksimalus lėktuvo greitis – 585 km/h. Pakilimo aukštis: 9600 m. Skrydžio nuotolis: 993 km. Ginkluotė: 37 mm patranka M4 arba 20 mm patranka M1, 2 12,7 mm kulkosvaidžiai M2 ir 4 7,62 mm kulkosvaidžiai sparnuose.

Aerokobros (*Aircobra Bell* P-39) naikintuvo brėžiniai

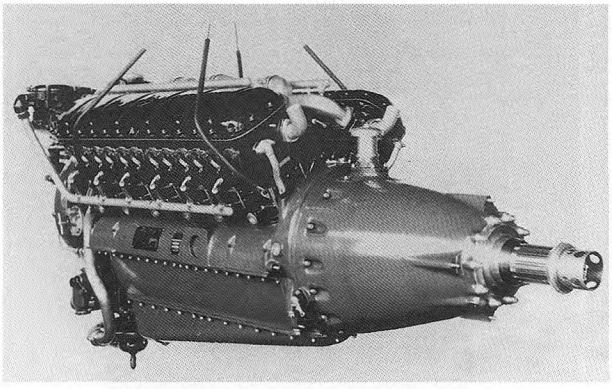
Prancūzų pulko Normandija–Nemunas lakūnas Vi Žanas (*Wee Jean*) lėktuvo P-39 kabinoje. Puikiai matyti automobilinio tipo lėktuvo P-39 durys, kurias avarijos atveju buvo galima nesunkiai numesti.

Galiausiai „kobra“ nebuvo tokia pavojinga lakūnui kaip sovietų naikintuvai. Kitaip nei „jakams“ ir „lagams“, skrendant nenuplyšdavo klijuoto medinio sparno dangos lakštai; dvejas (!) automobilinio tipo dureles buvo galima numesti tiesiog skrendant, o tai užtikrino lakūnui galimybę iššokti iš degančio lėktuvo, sustumiamasis sovietų naikintuvų gaubtas dažniausiai įstrigdavo pačiu netinkamiausiu metu. Lėktuvo konstrukcija su priekiniu važiuoklės statramsčiu darė beveik neįmanomą „kapotavimą“ (nesėkmingo nusileidimo metu lėktuvo persivertimą per priekį ant nugaros), dėl ko žuvo daugybė lakūnų, prarasta lėktuvų.

Firmos „Bell“ konstruktoriai tuo nepasitenkino – už sėdynės sienelės sumontavo galingą antikapotažinį rėmą. Štai tokios už taktinių techninių charakteristikų skaičių standartiniame trumpame apraše nematomos smulkmenos su visai ne rekordinėmis skrydžio charakteristikomis pavertė šį lėktuvą vienu iš geriausių Antrojo pasaulinio karo fronto naikintuvų.

Ketvirtojo dešimtmečio pradžioje sovietų aviacijos pramonė be jokių problemų, be to, didelėmis serijomis galėjo gaminti „sovietų aerokobrą“ (turiu mintyse ne išorinį panašumą ir techninius sprendimus, o požiūrį į patį „ne tiksliai sukirpto, tačiau tvirtai susiūto“ kovos lėktuvo sukūrimo principą). Visi arba beveik visi svarbiausi komponentai buvo. Pagrindas – variklis. Amerikiečių „Allison“ V-1710-35 galėjo būti laikomas „stipriu vidutinioku“ – pagal absoliučią bei santykinę galią jis tapatus sovietų M-105, bet šio problema, kaip jau minėta anksčiau, buvo žema gamybos kokybė, nepatikimumas ir nepakankami naudojimo ištekliai, o ne, lyginant juos, aptariami pradiniai parametrai.

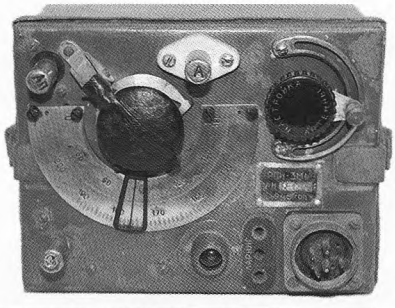
Vientiso metalinio sparno konstrukcijoje nieko nauja ir stebuklinga sovietų pramonei nebuvo. Būtent tokį sparną turėjo beveik visi rusiški bombonešiai, įskaitant Su-2. Net „beviltiškai pasenusio“ I-16 sparno centrinė dalis turėjo vientisą metalinį karkasą, dengtą diuraliuminio lakštu ir audiniu konsolėse. Naudojanti lengvą ir tvirtą aviacijos šarvą bei gamybos technologijas gaminant dvigubos kreivės skydus sovietų pramonė pirmavo visoje planetoje – būtent šios technologijos leido sukurti ir milžiniška serija gaminti šturmo lėktuvą Il-2.

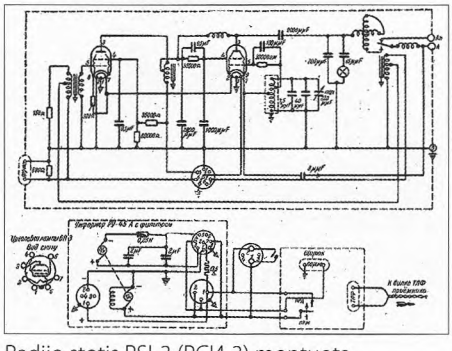


Aviacinis variklis Allison V-1710. Šis variklis buvo montuojamas lėktuve *Aircobra* P-39.

Sovietų naikintuvas Il-2 kartais buvo vadinamas „sovietų aerokobra“.

37 mm aviacinė patranka NS-37.





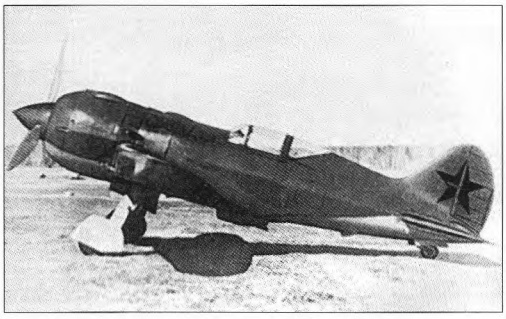
Radijo stotis RSI-3 (РСИ-3) montuota sovietiniuose lėktuvuose ir RSI-3 (РСИ-3) schema.

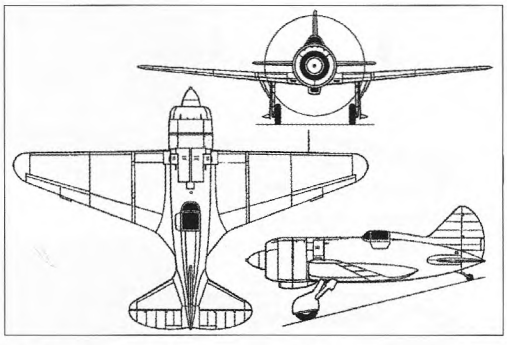
Ne mažiau žinomi ir svarūs buvo sovietų ginklakalių laimėjimai. 1939 m. balandį pradėtas gaminti serijomis M. Berezino BS, UBS konstrukcijos 12,7 mm kulkosvaidis. Pagal tokius svarbius duomenis kaip greitošauda, pradinis greitis ir kulkos energija UBS smarkiai lenkė visus pagrindinius konkurentus: amerikiečių „Kolt-Brauning" M-3 ir vokiečių MG-151. Sovietų 20 mm patranka ŠVAK pagal taktines technines charakteristikas tolygi vokiškai MG-151, sumontuotai F serijos „meseriuose", serijomis buvo pradėta gaminti gerokai anksčiau – dar 1936 metais. Nuo 1937 metų ji montuota serijiniuose keturių modifikacijų naikintuvuose I-16. 1941 m. rugpjūtį prasidėjo 37 mm aviacinės patrankos NS-37 gamykliniai bandymai. Ši patranka buvo dukart pranašesnė už 37 mm amerikiečių M-4 greitošauda ir pustrečio karto – pagal pradinę sviedinio energiją.

Ne viskas taip beviltiška, kaip atrodo pernelyg populiarių knygelių skaitytojams, buvo ir dėl sovietų naikintuvų aprūpinimo radijo ryšiu. Trečiajame dešimtmetyje–ketvirtojo pradžioje buvo pradėta serijomis gaminti antroji radijo stočių RSI-3 ir RSI-4 (pastaroji skyrėsi maitinimo šaltiniu) karta. 1940 metais RSI-3 montuota į serijinius 24 ir 28 tipo I-16. Priėmimo bei perdavimo dažniai buvo stabilizuoti kvarco rezonatoriumi naudojantis vienu iš 10 arba 30 fiksuotų dažnių. Teoriškai radijo stotis užtikrino telefono ryšį 150 km atstumu, nors iš esmės patikimo priėmimo atstumas neviršijo 40–50 km. Pagrindinė problema buvo trikdžiai, kuriuos kėlė prastai ekranuota variklio elektros sistema. Suprantama, pasiekti lygį „kaip miesto telefonu" šiems radijo prietaisams buvo pernelyg sudėtinga, tačiau mažiau ar daugiau patikimą ryšį tarp grupės lėktuvų, o kai kuriais atvejais – ir su vadaviete žemėje RSI-3 bei RSI-4 vis dėlto galėjo užtikrinti.

Vokiečių naikintuvas *Meserschmitt* Bf-109. Modifikacija G 6.

Nesinaudojant vadinamosios „alternatyviosios istorijos" metodais bei argumentais, galima nurodyti visiškai konkrečius kovos lėktuvų tipus, kurie galėjo būti sukurti ir pradėti serijomis gaminti penktojo dešimtmečio pradžioje. Tai iš pagrindų modernizuotas I-16 su sumontuotu nauju – „dvigubos žvaigždės" M-88 varikliu – Polikarpovo naikintuvas I-180. Jis visomis taktinėmis bei techninėmis charakteristikomis niekuo nenusileido „meseriui" Bf-109E, o tai 1940–1941 metais visiškai atitiko „patenkinamą vidutinį lygį". Su varikliu M-89 (1941 m. liepos mėn. toks variklis su tiesiogine kuro įpurškimo sistema stendiniuose bandymuose pasiekė 1560 AG galią, I-180 skrydžio charakteristikos galėjo prilygti tuo metu geriausio „Messerschmitt" Bf-109f taktinėms bei techninėms charakteristikoms ar net jas pralenkti [40], [41].

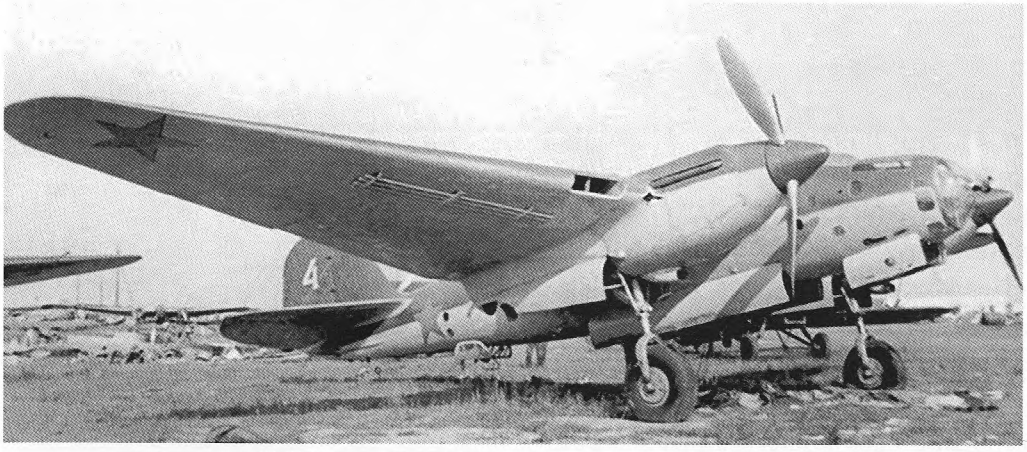


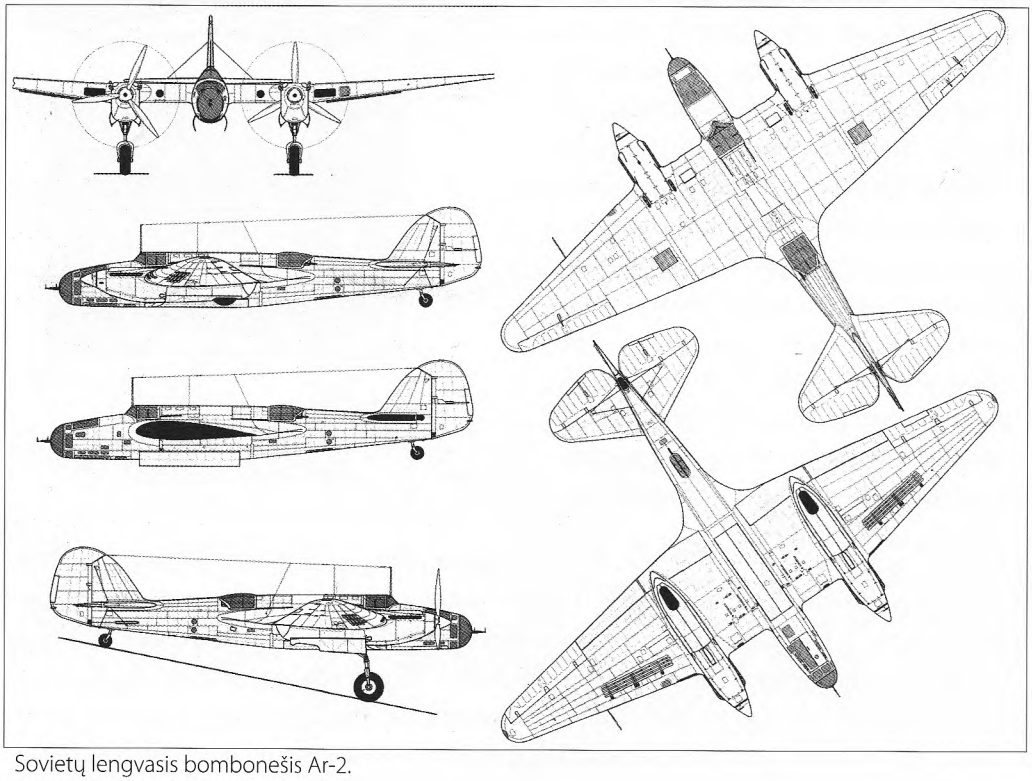


I. Polikarpovo sukonstruotas naikintuvas I-180 ir jo brėžiniai.

1939 m. gegužės 1 d. I-180 bandomasis egzempliorius dalyvavo aviacijos parade Raudonojoje aikštėje. 1940 m. vasarą, tikslios datos nurodyti negaliu, nes sprendimai pradėti gaminti I-180 serijomis buvo priimami ir nevykdomi ne mažiau kaip 6 kartus (!), Gorkio aviacijos gamykloje Nr. 21 (pagrindinis I-16 gamintojas) naujasis naikintuvas buvo parengtas serijinei gamybai. Didelių problemų dėl masinės I-180 gamybos tikėtis nereikėjo, nes lėktuvo konstrukcija buvo labai artima I-16 konstrukcijai, o fiuzeliažo uodegos dalis, vertikaliosios ir horizontaliosios plokštumos buvo visiškai vienodos.

Lengvasis fronto bombonešis Ar-2 – eilinė masiškiausio sovietų karinių oro pajėgų ketvirtojo dešimtmečio bombonešio SB-2 modifikacija. Nusmailinta fiuzeliažo priekinė dalis, aerodinamiškai „glotnios“ variklių gondolos (plokšti aušinimo radiatoriai buvo perkelti į sparnus), fiuzeliaže paslėpta viršutinis kulkosvaidžio suktuvas neatpažįstamai pakeitė Ispanijos bei Suomijos karo veterano išvaizdą. Lėktuve buvo sumontuotas bombų mėtymo įtaisų komplektas smingant – grįžimo iš smigimo automatas, stabdžių grotelės, specialus bombų laikiklis.

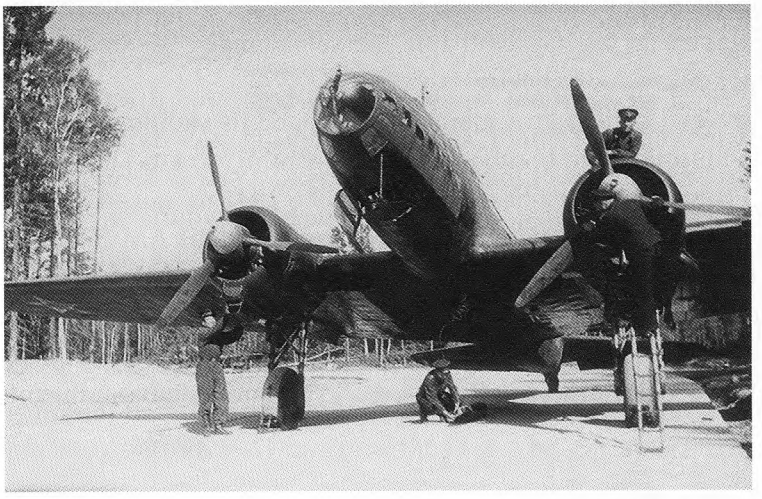




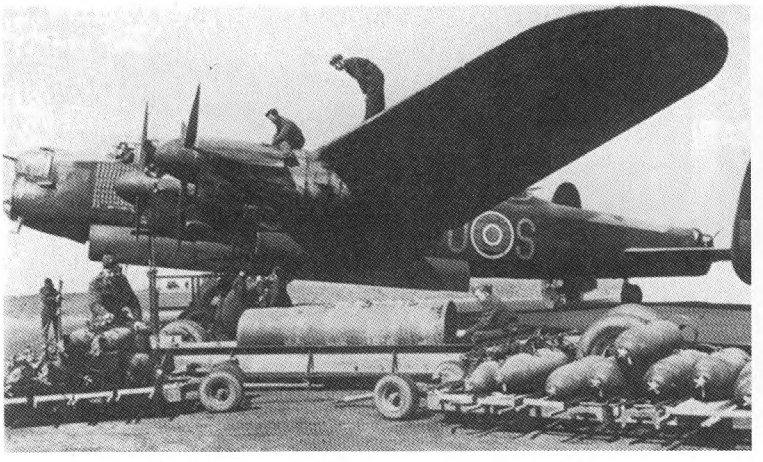
Sovietų lengvasis bombonešis Ar-2.
Konstruktorius A. Archangelskis.

Pagal aukščio bei greičio charakteristikas naujasis sovietų bombonešis lenkė tuo metu geriausią „Junkers" Ju-88 A-5, neabejotinai nusileisdamas pastarajam „skridimo atstumu–įkrova", nes Ar-2 buvo 1,5 karto lengvesnis už „Junkersą". Valstybinių bandymų ataskaitoje konstatuota, kad *„lėktuvo Ar-2 skridimo savybės analogiškos lėktuvo SB savybėms, o valdymas net lengvesnis"*. Pirmieji serijiniai AR-2 buvo pagaminti 1940 m. pabaigoje. 1941 m. vasario 19 d. pasirašytame Raudonosios armijos karinių oro pajėgų skraidymo personalo mokymų plane numatyta, kad 11 pulkų perginkluoti Ar-2 bombonešiais, mokymus privalo baigti iki 1941 m. gegužės 1 d. [12].

Vidutinis bombonešis DB-3 nuo pat 1937 metų buvo masiškai gaminamas ir be pertraukos modernizuojamas. Kaip pažymėjome anksčiau, iki 1940 m. lapkričio mėn. variklių M-88 problemos buvo išspręstos. Pagal aukščio bei greičio charakteristikas įvardijamas kaip „beviltiškai pasenęs" DB-3f nenusileido tam pačiam anglų „Lankasteriui", kurio serijinė gamyba pradėta 1941 m. pabaigoje. Būtent juo karališkosios KOP iki pamatų sugriovė dešimtis Vokietijos miestų bei kariavo iki pat Antrojo pasaulinio karo pabaigos.



Iljušino konstruktorių biure sukurtas lėktuvas DB-3- Il-4.



Į bombonešį Lankaster (*Avro 683 Lancaster*) kraunamos aviacinės bombos. Anglų sunkusis bombonešis tapo žinomiausiu bombonešiu atlikusiu daugiau nei 156 000 kovinių skrydžių. Lėktuvo ekipažas – 7 žmonės. Skrydžio masė – 29000 kg. Maksimalus greitis – 450 km/h, skrydžio nuotolis – 4600 km, maksimali bombų įkrova – 10000 kg. Buvo ginkluotas 7,7 mm kalibro Brauningo (*Browning*) konstrukcijos kulkosvaidžiais.

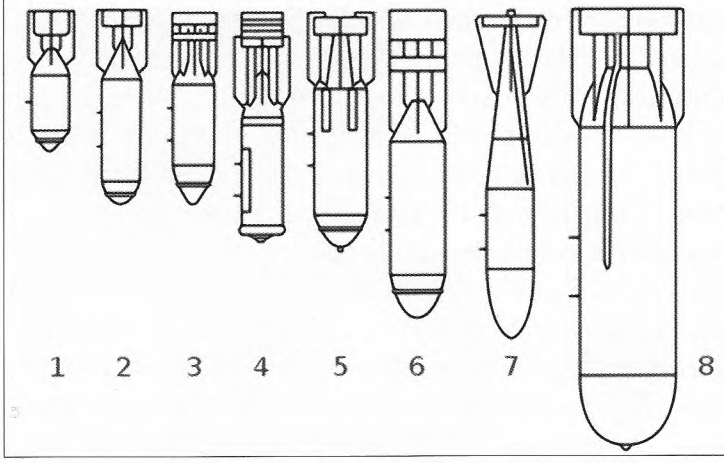
Jeigu būtų sėkmingai užbaigtas variklio M-89 kūrimas, DB-3f skridimo parametrai galėjo smarkiai aplenkti „vidutiniškai patenkinamo" kategoriją.

Lėktuvą reikėjo ir buvo galima modernizuoti stiprinant jo gynybos ginkluotę, patobulinus pasyviosios saugos sistemas. Tai padaryti buvo galima kitaip išdėstant benzino talpyklas, taikant dujų neutralizavimo sistemas, apšarvuojant silpnąsias vietas, atnaujinant taikymo bei navigacijos ir radijo įrangą. Kitaip sakant, 1940–1941 metais reikėjo padaryti tai, kas buvo įgyvendinta 1942 metais gaminant DB-3f (Il-4) bombonešius.

Naikintuvas I-180, pikiruojamasis bombonešis Ar-2, vidutinis bombonešis Il-4 – tai vis tas pats „žvirblis rankose", minimali programa, turimų serijinių modelių, kurių realizavimo galimybės nekėlė abejonių, modernizacija. Šio trejeto taktinės bei techninės charakteristikos visiškai atitiko vidutinius penktojo dešimtmečio pradžios kovos lėktuvų skridimo parametrus, o keletu pozicijų net juos lenkė. Pagal Polikarpovo konstruktorių biuro sektoriaus vadovo A. Rotenbergo apskaičiavimus Didžiojo Tėvynės karo pradžioje sovietų aviacijos pramonė galėjo pagaminti ne mažiau kaip 3 tūkst. naikintuvų I-180, kuriais būtų galima perginkluoti didžiąją dalį Vakarų apygardų karinių oro pajėgų naikintuvų pulkų. O tuo pačiu metu reikėjo iš anksto rengtis į ginkluotę įtraukti naujos kartos kovos lėktuvus, tai yra pagalvoti apie „gervę padangėje". Ir šiuo atveju galima pateikti du visiškai konkrečius projektus.

1940 m. kovo mėn. Tupolevo konstruktorių biuras, tiesa, tada jis vadintas visai kitaip, pradėjo projektuoti vidutinį fronto bombonešį – „103 gaminį", jo kitas pavadinimas ANT-58 arba Tu-2. Pirmąjį skrydį naujasis lėktuvas atliko 1941 m. sausio 29 d., o 1941 m. gegužės–liepos mėn. buvo baigti ANT-58 su dviem varikliais AM-37 skraidymo bandymai, kurių rezultatai buvo fenomenalūs. Tai labai retas aviacijos istorijos atvejis, kai savo užsienio konkurentus kovos lėktuvas lenkė be jokių išlygų pagal visus įmanomus parametrus. Galingiausia ginkluotė: iki 3 t bombų, taip pat sunkiųjų FAB-1000. Visa bombų įkrova, tiek vidinė, tiek išorinė, galėjo būti numetama smingant.

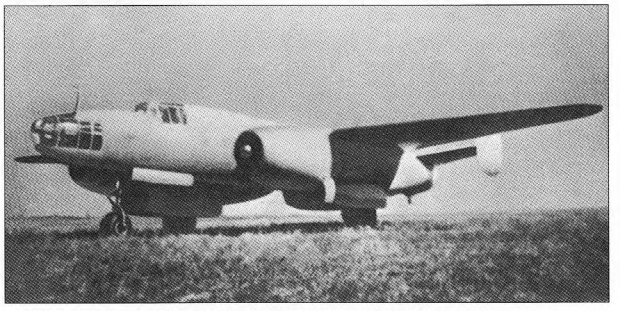
A. Tupolevo konstruktorių biure sukonstruotas greitasis bombonešis Tu-2 (ANT-58).
Maksimalus greitis – 542 km/h, skrydžio nuotolis – 2100 km, bombų įkrova iki 3000 kg.



Įvairių Raudonosios armijos kalibrų bombų dydžių palyginimas. FAB-100 – FAB 5000,

10 raketinių 132 mm kalibro sviedinių, tokių pačių, kurie buvo paleidžiami iš antžeminių įrenginių BM-13 „Katiuša", dvi 20 mm patrankos bei 2–4 greitašaudžiai kulkosvaidžiai. Lėktuvas stabiliai skraidė su vienu neveikiančiu varikliu. Bandymų metu ANT-58 su vienu varikliu iš Omsko atskrido iki Maskvos! Jis buvo aprūpintas visomis tuo metu esamomis pasyviomis saugos priemonėmis. Dideliame – 7,8 km aukštyje ANT-58 pasiekdavo 610 km/h (geriausia „Junkers" modifikacija Ju-88 A-4 – 467 km/h) greitį ir pagal šį kriterijų nenusileido daugumai to meto naikintuvų [49].

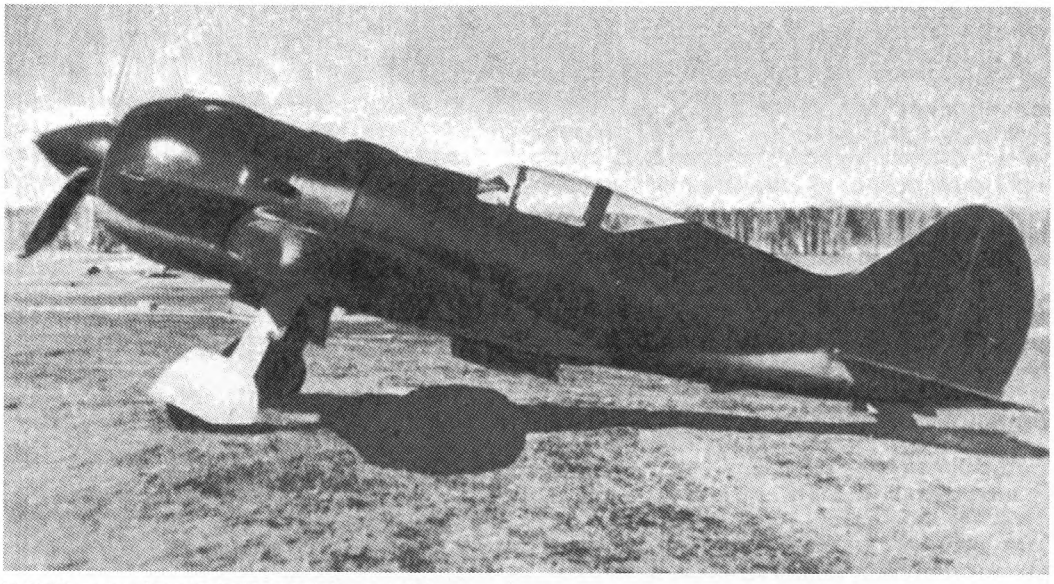
1941 metų vasarą tokių parametrų naikintuvas egzistavo ne popieriuje, ne brėžiniuose, ne antžeminiame bandymų stende – jis skraidė ir sėkmingai atlaikė valstybinius bandymus. Kaip žinome, realioje istorijoje „paprotinti" aukštybinį variklį AM-37 nepavyko. Ar tai buvo neišvengiama, sunku pasakyti. Iš turbinos ištekančio oro aušinimo radiatorių (be šio įrenginio buvo neįmanoma sudaryti stipraus oro tiekimo srauto), skiriantį šį variklį nuo serijinio AM-35A, sunku pavadinti „aukštųjų technologijų" gaminiu, kuris iš principo būtų neįveikiamas sovietų aviacijos pramonei. Kad ir kaip ten būtų, bet jau 1941 m. gruodžio 15 d. ANT-58 su oru aušinamu varikliu M-82 atliko pirmąjį skrydį. Skridimo parametrai gerokai smuko, maksimalus greitis siekė „vos" 528 km/h, tačiau ir šis bombonešis lenkė visus konkurentus. 1943 metais, po to, kai dar labai „žalias" ir nepatikimas M-82 virto forsuotu tiesioginio įpurškimo AŠ-82FN, Tu-2 visiškai teisėtai užėmė Antrojo pasaulinio karo geriausio fronto bombonešio vietą. Pirmą kartą į padangę pakilęs 1941 m. sausį, sovietų karinių oro pajėgų ginkluotėje lėktuvas išbuvo iki 1955 metų! O 1947 metais, remiantis Tu-2 konstrukcija, buvo pagamintas pirmasis sovietų reaktyvinis bombonešis Tu-12...



A. Tupolevo lėktuvo Tu-2 pagrindu sukonstruotas reaktyvinis bombonešis Tu-12.

Beveik analogiškai pradėtas kurti ir Polikarpovo naikintuvas I-185. Konstruktoriai darbo ėmėsi 1940 metų sausį, o jau 1941-ųjų pavasarį prasidėjo bandomieji skraidymai. Iš išorės naujasis naikintuvas beveik nesiskyrė nuo I-180, tačiau konstrukcijos sprendimais I-185 savo laiką lenkė keleriais metais. Esant pusantro karto didesnei pakilimo masei, naujojo naikintuvo sparnų plotas buvo mažesnis nei I-180. Tokių parametrų parinkimas reiškė esminį prioritetų pokytį. Iš principo tai visiškai naujo tipo naikintuvas: labai greitas, optimizuotas dinamiškam vertikaliam manevrui, tvirtos metalo konstrukcijos bei galinga (trys 20 mm kalibro patrankos) ginkluotė. Karinių oro pajėgų mokslinio tyrimo instituto ataskaitoje prityręs lakūnas bandytojas Stefanovskis apie I-185 bandymus rašė taip: *„Dėl išskirtinių, sėkmingai suderintų formų, gabaritų, puikios sparno mechanikos ir sėkmingos komponuotės lėktuvas yra labai greitas, didelis jo kilimo greitis, puikus manevringumas ir palyginti paprasta pilotavimo technika“* [41].

Pirmąjį smūgį I-185 projektui smogė variklis, tiksliau pasakius, – jo iš viso nebuvo. Zaporožės M-90 ir Permės M-71 18-os cilindrų galingos „dvigubos žvaigždės“ taip niekada ir nebuvo parengtos masinei gamybai. Šiuo atveju situacijoje Polikarpovui, kaip ir Tupolevui, liko vienintelis tuo metu veikiantis galingas variklis M-82. Tačiau 14-os cilindrų „dviguba žvaigždė“ buvo dar kol kas visai „žalia“. Lyginant su M-71, šio variklio galia buvo gerokai mažesnė: 1650 AG prieš 2000 AG kilimo režimu, o, pakilus į aukštį ir įjungus antrąjį turbinos greitį, – 1330 AG prieš 1625 AG. Beje, 1942 m. kovo mėn. baigti valstybiniai bandymai parodė, kad Polikarpovo naikintuvas su varikliu M-82 pagal aukščio bei greičio charakteristikas lenkė visus savus naikintuvus ir niekuo nenusileido tuo metu geriausiai G-2 „meserio“ Bf-109 modifikacijai, net jį lenkė ginkluotės galia. Tačiau masiškai I-185 niekada nebuvo gaminamas.



N. Polikarpovo konstrukcijos naikintuvas I-185.

Sovietų valdžios „elitas" (iš dešinės): J. Stalinas, N. Chruščiovas, L. Berija, M. Škiriatovas, G. Malenkovas, A. Ždanovas Aukščiausiosios tarybos 1-ajame posėdyje. Maskva, 1938 m.

1.4. GRIAUNAMOJI PERTVARKA

Šio skyriaus 2-ojo paragrafo pradžioje žadėjau nagrinėti subjektyvias sovietų aviacijos gamybos krizės priežastis. O priežastys buvo labai svarbios. Atsižvelgiant į to meto tipinių kovos lėktuvų kūrimo terminus, galima pasakyti, kad į 1940–1941 metų serijinę gamybą bei karinių oro pajėgų ginkluotę turėjo patekti lėktuvai, kurių projektavimo pradžia – 1937–1938 metai. Bet kaip tik šie metai Sovietų Sąjungai tapo ilgam įsimintini, ypatingi.

Mano skaitytojai žino, kad visai nesu linkęs perdėti griaunamuosius kruvinojo 1937 m. „valymo" padarinius. Nesileisdamas į bet kokius moralės ir humanizmo svarstymus, aš net sutinku su tų istorikų nuomone, kurie tvirtina, kad masiniai suėmimai ir sušaudymai pakeitė moraliai pakrikusius, mažaraščius ir daug geriančius garsiosios „Lenino gvardijos" partinius ir karo valdininkus nauja, energingų, pakankamai apsišvietusių, ambicingų karjeristų karta. Galbūt jų atėjimas į valstybines, administracijos struktūras pagerino valdymo sprendimų vykdymą ir kokybę. Galbūt beprotiškos, praradusios normalius ekonominės savireguliacijos mechanizmus Stalino sistemos sąlygomis tokie „išsišokėliai", galintys po 18 valandų per parą trankyti stalą kumščiu, buvo reikalingi.

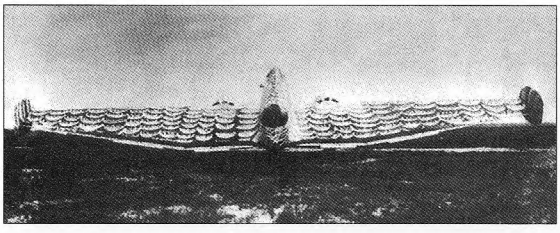
Форма № 2. Л. д. № 236438 Арх. №

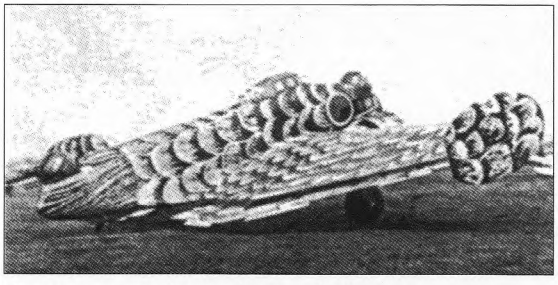
УПРАВЛЕНИЕ СЕВВОСТЛАГЕРЕЙ НКВД СССР

1. Фамилия Королев
2. Имя и отчество Сергей Павлович
3. Год и место рождения 1906 г Житомир
4. Соц. происхождение
5. Национальность Русский подданство
7. Образование Высшее
8. Бывшая партийность бп.
9. Местожительство г Москва
10. Профессия
11. Специальность Авиа инженер
12. Спец. указание

19 1 194 2г Заполнил:

Sergejus Koroliovas – sovietų raketų konstruktorius, nuotrauka iš NKVD bylos. S. Koroliovo SSRS NKVD Sevvostlagerio sovietų kalinio kortelė.



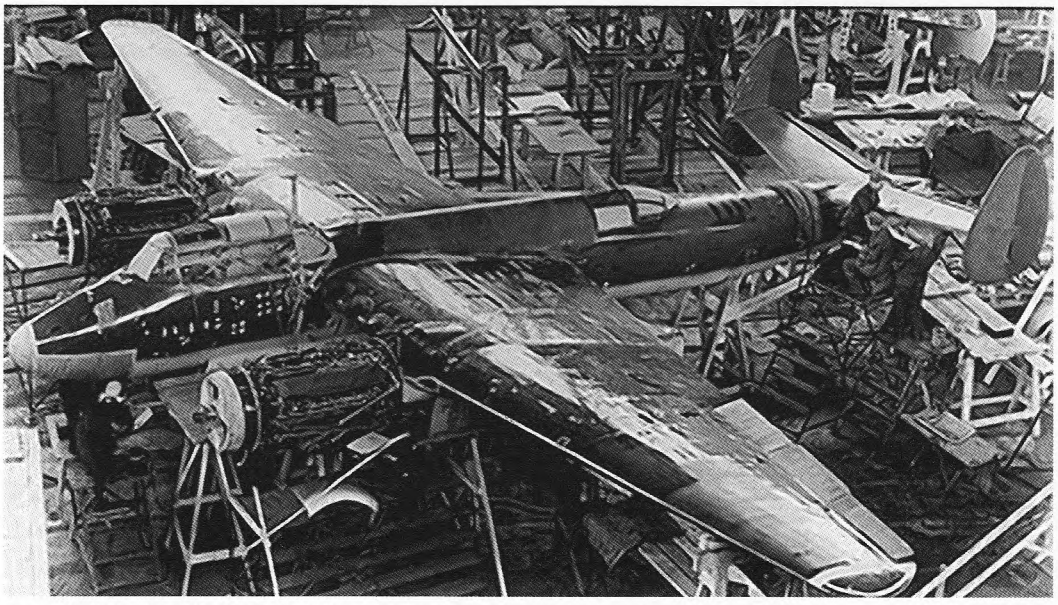


Sovietų aviacijos konstruktoriaus K. Kalinino beuodegis viensparnis lėktuvas K-12.

Tačiau aukštajame lėktuvų konstravimo mene tokie metodai bei „kadrai“ galėjo lemti vien katastrofą. Iki 1938 m. vasaros čekistai suspėjo sutriuškinti geriausius konstruktorių kolektyvus. Suėmė visas sovietų aviacijos pažibas: Tupolevą, Jegerį, Petliakovą, Miasiščevą, Koroliovą, Glušką, Čiževskį, Bartinį, Putilovą, Stečkiną, Nemaną... Buvo suimta beveik visa Permės aviacijos variklių gamyklos konstruktorių biuro vadovybė. Čekistams ypač užkliuvo Zaporožės aviacijos variklių gamykla Nr. 29 (prancūziškų „Gnom-Ron“ linija) – ten per trejus metus pasikeitė penki vyriausieji konstruktoriai: Nazarovas, Vladimirovas, Filinas, Tumanskis, Urminas.

Kalėjimo areštinėje savo unikalų aviacinį turbodyzelį kūrė Čaromskis... Čia tie, kuriems pasisekė. Juos suėmė, bet nenužudė. Deja, pasisekė ne visiems. Vien tik 1938 metais buvo sušaudyti: CAHI (ЦАГИ) viršininkas Charlamovas, karinių oro pajėgų mokslinio tyrimo instituto viršininkas brigados komisaras Bažanovas, civilinio oro laivyno (ГВФ) vyriausiosios valdybos viršininkas Tkačiovas, seniausias aviacijos konstruktorius, „skraidančiojo sparno“ tipo lėktuvų kūrėjas Kalininas, kietojo kuro raketų kūrėjai Langemakas ir Kleimionovas...

Ateidamas į NKVD postą draugas Berija padirbėjo stiprindamas inžinierių, kurie pateko į jo žinią, konstruktorių aktyvą. 1939 m. sausio 10 d. NKVD struktūroje buvo sukurtas „ypatingasis techninis biuras“ (ОТБ).

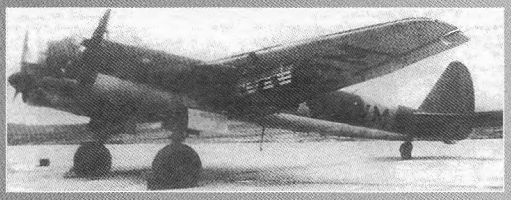


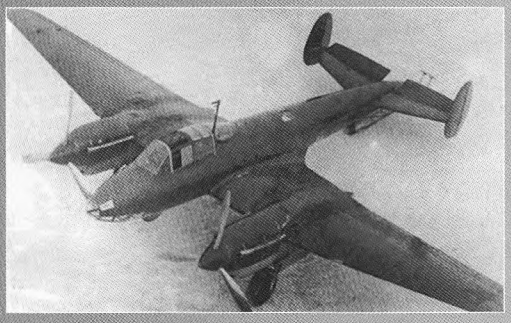
Gaminio „59" – Tu-2 lėktuvo prototipo surinkimas. Centriniame konstruktorių biure – CBK – 29 (NKVD Ypatingajame techniniame biure). 1940 m.

„Berija iš instancijos („instancija" – tai Stalinas, tačiau šio raporto, perduoto 1955 m. vasario 23 d. Chruščiovo vardu, autoriai jo vardą ištarti vis dar bijo) *apgaulės būdu nurodęs, kad šių bylų tyrimas įprasta tvarka* (t.y. areštas, kankinimų rūsys, „trejeto" posėdis – M. S.) *netikslingas, nes tai atitrauks specialistus nuo darbo..." pasiekė, kad už akių, įvairiam laikui būtų nuteisti 307 aviacijos specialistai".*

Dirbti teko už grotų bei saugomiems sargybinių, izoliuotiems nuo kolegų, artimųjų ir giminaičių, už „meduolį" – 20 gramų sviesto arba vietos ant gultų šalia krosnies bei laukiant „botago", t.y. už bet kokį, realų arba išgalvotą, nusižengimą visą laiką tikintis, kad bus išsiųsti į taigą kirsti medžių. Reikia manyti: jeigu vokiečių inžinieriams tuo metu būtų pasakyta, kad jų sovietiniai konkurentai svarsto naujas konstrukcijas tarp „tardymų su pasimėgavimu" ir ant kalėjimo gultų laukdami nuosprendžio sušaudyti, tokį pasakojimą jie būtų palaikę pernelyg išpūsta antikomunistine propaganda...

„Draugą Staliną apgaudinėja"... Tokią frazę kaip užkeikimą kartojo tūkstančiai nekaltų teroro aukų. Šiuolaikiniam skaitytojui ji sukelia tik kreivą šypseną, o be reikalo. Šiuo konkrečiu atveju draugą Staliną tikrai apgavo. Tiksliau pasakius, apgaudinėjo labai ilgai ir sistemingai. Generalinis štabas, žvalgyba, pramonės vadovai užversdavo draugą Staliną pranešimais su potencialių Sovietų Sąjungos priešininkų fantastiniais aviacijos pramonės ir karinių oro pajėgų kiekybės skaičiais. Istoriko M. Muchino (labai prašyčiau nepainioti jo su nelemtai pagarsėjusiu klastotoju J. Muchinu) ir A. Stepanovo nuomone, labai svarbų vaidmenį dezinformuojant Staliną atliko I. Petrovo pranešimas. [26], [45]





Vokiečių bombonešis Ju-88A-1 ir jo galimybės sovietų delegacijai paliko labai didelį įspūdį. Buvo nuspręsta pasinaudojus pavyzdžiu iš naujo konstruoti sovietų pikiruojamąjį bombonešį. Juo tapo naujasis sovietų bombonešis Pe-2, be to šiame bombonešyje atlikus tik minimalius pakeitimus buvo įmontuotas nukopijuotas nuo vokiečių bombonešio smigimo automatas AP-1.

Keista, bet labai didelį sovietų delegacijos Vokietijoje susidomėjimą sukėlė vokiečių lengvasis lėktuvas Fi156 (*Storch*). Šis lėktuvas pasižymėjo unikaliomis kilimo bei tūpimo savybėmis, kuriomis jis lenkė net sovietų lėktuvą U-2. Sovietų šalis nusprendė jį nukopijuoti ir pradėti serijinę gamybą Leningrado 23-iojoje aviacijos gamykloje.

1940 m. pavasaris. Sovietų delegacija Vokietijoje aviacijos gamykloje. Iš dešinės: Ispanijos karo dalyviai sovietų generolas V. Ševčenko, A. Gusevas, A. Jakovlevas, vokiečių lakūnas bandytojas, I. Petrovas, V. Meserščmitas (*W. Meserschmitt*), vokiečių lakūnas bandytojas, vertėja N. Pervova ir vokiečių firmos atstovas.

Generolas majoras I. Petrovas užėmė pačias įvairiausias vadovaujančias pareigas: karinių oro pajėgų mokslo tiriamojo instituto viršininko pavaduotojas, vėliau civilinio oro laivyno mokslo tiriamojo instituto (CAHI) viršininkas, Raudonosios armijos karinių oro pajėgų Karo tarybos narys, tačiau pagrindinis jo laipsnis buvo – „ištikimas Šeimininkui žmogus“. Dar 1936 metais jis išvyko į užsienį susipažinti su didžiausiais Prancūzijos, Anglijos ir JAV moksliniais centrais, o 1939–1940 metais kaip sovietų žvalgybinės prekybinės komisijos narys dukart lankėsi Vokietijoje.

Po vokiečių aviacijos demonstravimo prie lėktuvo Do-117 sovietų konstruktorius A. Jakovlevas, Raudonosios armijos KOP mokslo tiriamojo instituto viršininko pavaduotojas generolas majoras I. Petrovas.

Grįžęs iš Vokietijos 1940 m. I. Petrovas glumino Staliną pranešimais, kad, atsižvelgus į okupuotos Čekijos ir Prancūzijos galias, vokiečiai gali gaminti po 70–80 lėktuvų per dieną, t.y. 27 tūkst. per metus. Lyginant su realybe, šie skaičiai buvo išpūsti trigubai, o jeigu imsime tik kovos lėktuvus, tai net 4,5 karto. Pažymėsiu, kad bent iki 9-ojo dešimtmečio pabaigos „Petrovo skaičiai" be mažiausių komentarų ir nesutrikus buvo pateikiami daugybėje rusiškų publikacijų.

Neatsiliko ir karinių žinybų vadovai. 1941 m. kovo 11 d. Generalinio štabo žvalgybos valdybos specialiajame pranešime KA Nr. 660279 buvo sakoma, kad *„šiuo metu nurodoma Vokietijos aviacijos pramonės gamybos galia – 25 000–30 000 lėktuvų ir apie 45 000–50 000 variklių per metus. Be to, šiuo metu aviacijos gamyklos, esančios vokiečių okupuotose Prancūzijos, Belgijos ir Olandijos teritorijose, laipsniškai įsijungia į lėktuvų gamybą ir dėl to Vokietijoje lėktuvų gamyba gali būti smarkiai padidinta"* [46]. Tame pačiame specialiajame pranešime buvo tvirtinama, kad per paskutinius šešis mėnesius vokiečių karinių oro pajėgų skaičius išaugo dvigubai ir pasiekė 20 700, iš jų – 10 980 kovos lėktuvų.

Pažymėtina, kad savo žvalgybos valdybos priešaky buvo generalinis štabas. Dar 1940 m. rugpjūčio mėn. garsiajame pranešime „Dėl SSRS ginkluotųjų pajėgų strateginio išskleidimo pagrindų" Timošenka ir Šapošnikovas pranešė Stalinui, jog Vokietija prie SSRS sienų gali sutelkti iki 12 000 lėktuvų, o kartu su sąjungininkėmis Vengrija, Rumunija, Suomija – 13 900 lėktuvų [47]. Praėjus mėnesiui, 1940 m. rugsėjo 18 d. analogiško pavadinimo ir turinio paaiškinamajame rašte paskutinis skaičius išaugo iki 15100 lėktuvų, o prasidėjus „karui dviem frontais", t.y. įtraukus Japoniją, *„SSRS turi apsvarstyti galimybę, kad ties jos sienomis bus sutelkta...18 000 lėktuvų"* [48].

Kas tai buvo? Iš kur gauti tokie ribiniai skaičiai? Ir visa tai, esant vieninteliam, bent vieninteliam iš žinomų, „atskleistų" publikai, sovietų žvalgybos šaltinių liuftvafės štabe. Iš jo „Viršila", t.y. vyresnysis leitenantas Šulcė-Boizenas, perduodavo beveik absoliučiai patikimą informaciją. Antai 1941 m. balandžio 17 d. jis pranešė, kad *„pernai metų duomenimis, vokiečių aviacija turėjo tiek pirmosios linijos lėktuvų: 1000 bombininkų* (taip tekste – M.S.), 250 *pikiruojamųjų, 1200 naikintuvų... gali būti, kad šiais metais tas skaičius vos kiek padidėjo; vokiečių aviacijos pramonė, palaikydama pirmos linijos lėktuvų skaičių, vos padengia nuostolius"*. Įdomi sovietų žvalgybos atstovo (tai buvo A. Korotkovas) reakcija – jis nedelsdamas ima abejoti tokiais „mažais" skaičiais: *„Pakartotinai paklausus, ar teisingi tokie maži skaičiai, „Viršila" patvirtino palyginti nedidelį pirmosios linijos lėktuvų skaičių"* [85].

Šiuolaikiniai autoriai iškėlė įvairiausių hipotezių, paaiškinančių sovietų vadovybę persekiojančią savęs apgaudinėjimo maniją. Mano manymu, ši „mįslė" turi du visiškai paprastus įminimus. Sistemingas potencialaus priešininko galimybių pervertinimas buvo neišvengiamai pagrįstas pačios pražūtingos Stalino sistemos elementais. Kiekvienas naujas, užėmęs suimto pirmtako kėdę vadovas stengėsi kuo didesniu mastu „atskleisti priešo kėslus". Šalyje tai sukėlė didžiulę falsifikuotų bylų „apie šnipus ir kenkėjus" laviną, o užsienio žvalgyboje – daugybę kartų išpūstas vokiečių aviacijos pramonės galimybes. Savo darbe kiekvienas stengėsi „aplenkti"... Paprasta ir antroji priežastis. „Jauni ir nežinomi" (A. Jakovlevo formuluotė) taip pat norėjo ordinų, pinigų ir šlovės, o nenupiešus ryškaus, baisaus sovietų aviacijos pramonės atsilikimo paveikslo buvo neįmanoma „nubraukti" labai prityrusių specialistų ir sugriauti jau esančių konstruktorių kolektyvų.

Suprantama, ir ši versija kol kas – hipotezė, tačiau štai ką galima visai tvirtai pasakyti net be spiritizmo seanso ir eilinį kartą necituojant žinomų Jakovlevo memuarų fragmento (ten, kur Stalinas sako: *„Seni specialistai, kuriais mes labai pasitikėjome, mus ir aviaciją nuvedė į pelkę")* – būtent taip, tokio atsilikimo nuo konkurentų Stalinas negalėjo pakęsti. Aviacija buvo mylimiausias Šeimininko vaikas, juk lakūnai net buvo pagerbti beveik oficialiu tapusiu vardu – „Stalino sakalai", todėl patikėjęs, kad „seni kadrai" niekam tikę, jis nusprendė visus reikalus perimti į savo rankas.

A. Stepanovas savo monografijoje pateikia įdomų faktą. Per trejus metus, nuo 1936 iki 1938-ųjų imtinai, Stalinas savo kabinete Kremliuje Raudonosios armijos karinių oro pajėgų viršininką priėmė 27 kartus, o vien per 1940 metus – 38 kartus. 1940 m. sausio 25 d. išleistas Stalino ir Molotovo pasirašytas LKT ir VKP(b) CK nutarimas „Dėl aviacijos pramonės liaudies komisariato (НКАП) darbo". Liaudies komisarui ir kolegijos nariams antrajame dokumento punkte buvo nurodyta: *„laiku signalizuoti apie įstaigas, įmones ir asmenis, keliančius grėsmę šio nutarimo įvykdymui".* 1940 m. lapkričio 16 d. CK politinio biuro nutarimu aviacijos aparatų ir aviacijos variklių gamyklų direktorius įpareigojo pranešti apie kasdien pagaminamų ir karinio priėmimo priimtų lėktuvų ir variklių skaičius. 1940 –1941 m. CK politinio biuro pranešimų „Ypatingųjų bylų" protokoluose, tiksliau pasakius, tai kas šiuo pavadinimu išslaptinta ir perduota visuomenei iš RVSPIA (РГАСПИ), vos ne pusė jų skirta

J. Stalinas ir grupė „draugų" – VKP(b) CK sekretorius A. Andrejevas, J. Piontkovskis, A. Jakovlevas ir K. Vorošilovas stebi aviacijos pasirodymą. 1935 m. liepos 12 d.

aviacijos pramonės ir karinių oro pajėgų klausimams svarstyti. Galiausiai, norint dar labiau (nors atrodytų, kur dar labiau?) sustiprinti „partijos įtaką“, daugelio miestų ir sričių komitetuose įvestos specialios „aviacijos pramonės sekretoriaus“ pareigos.

Kokie po begalės posėdžių buvo priimti principiniai sprendimai?

Svarbiausias pasirinkimo tarp kiekybės ir kokybės klausimas buvo išspręstas netikėtai labai paprastai – ir viena, ir kita. Sovietų aviacijos pramonei buvo iškelta užduotis padidinti, ir ne keletu procentų, o kartų (!), kovos lėktuvų gamybą, be to, taktinėmis bei techninėmis charakteristikomis jie turėjo lenkti visus konkurentus – ne tik realius, bet ir „virtualius“, kurie 720–750 km/h greičiu lėkė žvalgybinių suvestinių puslapiais [49]. Vientisam paveikslo vaizdui papildyti būtina pasakyti, kad šis Didysis Šuolis turėjo įvykti per fenomenaliai trumpą laiką.

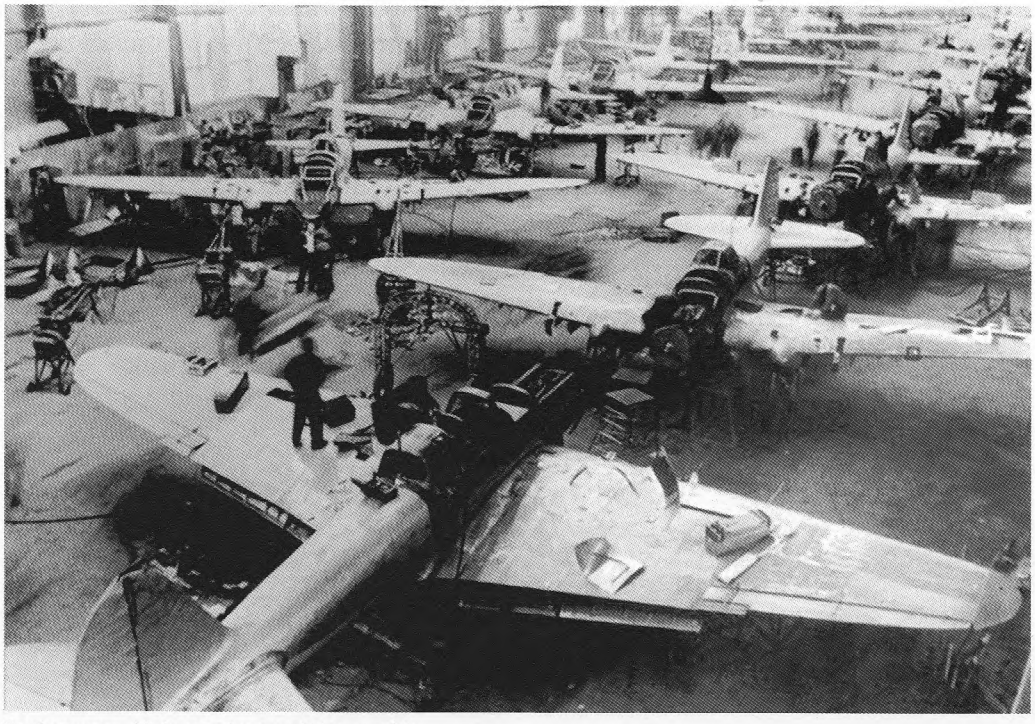
1939 m. SSRS aviacijos pramonė pagamino 10 360 lėktuvų, iš jų 6 790 kovos mašinų. 1940 m. atitinkamai 10 570 ir 7803 [50]. CK politiniame biure 1940 m. gruodžio 7 d. patvirtintas 1941 m. gamybos planas numatė pagaminti 20 150, iš jų 16 530 kovos lėktuvų [51]. Kitais žodžiais tariant, palyginti su 1939 metais, kovos lėktuvų gamybos apimtis reikėjo padidinti 2,4 karto. Tačiau ir tokie tempai, pasirodo, netenkino. 1941 m. birželio 16 d. aviacijos pramonės liaudies komisariato vadovybė svarstė, „ *kaip įvykdyti draugo Stalino nurodymus pagaminti 50 lėktuvų per dieną*“. Taigi, skaičiuojant metinę gamybą, turėjo būti pagaminta 18 tūkst. lėktuvų [52]. Svarstydami priėjo išvadą, kad 50 nepavyks, ir nusprendė apsistoti prie vien kovos, be mokomųjų, transporto, jūrų, žvalgybinių ir kt., 48 lėktuvų per dieną skaičiaus.

Deja, nei tą dieną, nei kokiame nors kitame pasitarime niekas neišdrįso paklausti, kokiu stebuklingu būdu šis lėktuvų debesis pakils į orą? Šiek tiek pažeisdamas dėstymo chronologiją, paminėsiu, kad per pirmuosius 12 karo mėnesių, nuo 1941 m. liepos 1 d. iki 1942 m. birželio 30 d., ginkluotosios pajėgos gavo ir sunaudojo 520,4 tūkst. tonų didelio oktaninio skaičiaus aviacinio benzino [146]. Tiek „daug“ jo buvo tik todėl, kad kartu su Baku gamyklų kasdienės gamybos kiekiu buvo sunaudotos ir visos prieš karą sukauptos mobilizacinės benzino atsargos. Per kitus 12 mėnesių, nepaisant padidintų naftos krekingo gamybinių pajėgumų, pristatyti į frontą pavyko tik 472 tūkst. tonų didelio oktaninio skaičiaus aviacinio benzino.

Baku naftos verslovės. Ketvirtasis dešimtmetis.

O dabar kiek paskaičiuosim. 520 tūkst. tonų per metus – tai 1,4 tūkst. tonų per parą. Tipinė to meto naikintuvo kuro bako talpa –350 kg benzino; lengvojo (sovietų SB tipo) fronto bombonešio – 900 kg. Kaip matome, sunaudojant tiek aviacinio benzino, buvo galima užtikrinti ne daugiau kaip 1,5 tūkst. naikintuvų ir 1 tūkst. lengvųjų bombonešių išskridimų per dieną. Rikiuotėje tam visiškai užteko turėti po tūkstantį tvarkingų naikintuvų ir bombonešių, o jeigu kovos technika būtų naudojama dar intensyviau, tai ir dar mažiau. Kam reikėjo gaminti 16 tūkst. kovos lėktuvų per metus, jeigu iš anksto buvo aišku, kad jiems nebus degalų? Tačiau užuot visus turimus išteklius metęs taisyti katastrofišką situaciją dėl didelio oktaninio skaičiaus benzino gamybos, „kolektyvinis Stalinas" reikalavo vis naujų ir naujų lėktuvų.

Kadangi esančios gamyklos jau veikė netoli savo galimybių ribos, o, sprendžiant iš broko kiekio – už ribos, planuotas lėktuvų ir aviacijos variklių gamybos prieaugis turėjo būti įvykdytas statant naujus milžiniškus pramonės objektus. Aviacijos pramonės liaudies komisariate buvo sukurtas specialus vyriausiasis kapitalinės statybos komitetas, kuriam pavaldūs tapo 25 (!) statybos ir montavimo trestai. Buvo padėti 9-ių naujų aviacijos ir 6-ių lėktuvų variklių gamyklų pamatai, o dar devynios, gaminančios lėktuvus bei visos gaminančios aviacijos variklius, gamyklos turėjo būti rekonstruotos [45]. Be to, aviacijos pramonės liaudies komisariatui perduota 60 kitų pramonės šakų įmonių, iš jų baldų fabrikų ir žemės ūkio mašinų gamyklų, kurios buvo pripratusios dirbti su leistina „plius minus pusės piršto" paklaida.



Sovietų gamykloje gaminamas lėktuvas Il-2.

Priešingai giliai įsišaknijusiam klaidingam įsitikinimui, naujos gamyklos buvo statomos ne tik rytiniuose šalies regionuose, nutolusiuose nuo būsimojo karo Europoje fronto. 1941 m. pavasarį buvo baigiamos statyti gamykla Nr. 35 – Smolenske, Nr. 450 – Charkove, Nr. 458 – Rostove, Nr. 165 – Dnepropetrovske. 1940 metais nuspręsta statyti aviacijos gamyklas Minske ir Mogiliove [45]. Anksčiau minėtame aviacijos pramonės liaudies komisariate vykusiame pasitarime 1941 m. birželio 16 d., t.y. likus savaitei iki karo, buvo svarstomas klausimas dėl mokomųjų lėktuvų gamybos Talino gamykloje Nr. 463 ir Rygos gamykloje Nr. 464 [53]. Stambiu aviacijos gamybos centru turėjo tapti Leningradas. 1940 m. liepos 26 d. LKT ir VKP(b) CK eiliniame nutarime buvo nurodyta iki 1942 m. sausio 1 d. Leningrade sukurti gamybos pajėgumus, leisiančius pagaminti 4 tūkst. kovos lėktuvų ir 5 tūkst. aviacijos variklių per metus. Iki karo pradžios „revoliucijos lopšyje" jau buvo sutelkta 14, iš jų aviacijos (įskaitant lėktuvų remonto) aviacijos pramonės liaudies komisariato gamyklų [26].

Kaip ir reikėjo tikėtis, naujoms gamykloms statyti buvo panaudota milžiniška kalinių armija. Iš dalies 1940 m. rugpjūčio 28 d. suformuota SSRS NKVD ypatingoji statybos valdyba, kuriai vadovaujant buvo statomos dvi aviacijos (Nr.122 ir Nr. 295) gamyklos bei variklių gamykla (Nr. 377) Kuibyševo pakraštyje – prie Bezymiankos geležinkelio stoties. 1941 m. sausio 1 d. didžiulėje statybos aikštelėje dirbo 43 tūkst. kalinių, o rugpjūčio 15 d. jų skaičius jau pasiekė 94 tūkst. ir viršijo bendrą ikirevoliucinės Samaros vietos gyventojų, iš jų kūdikių ir senukų, skaičių.

SSRS NKVD nuteistieji – pigi darbo jėga statė socializmo šalies – sovietų gamyklas.

Bezymianlage nuteistieji vengdami sargybinių patyčių ir nepakeliamų sąlygų bėgo iš statybų. Pasitaikydavo net grupinių pabėgimų. Bet visi jie buvo sugauti ir sušaudyti.

Lageriuose NKVD sargybinių parankiniais ir pirmaisiais padėjėjais buvo banditai ir kriminaliniai nusikaltėliai, vadinamieji komendantai. Nuo jų dažnai priklausė nuteistųjų likimas.

Šalia barakų išaugo gamyklų, taip pat ir aviacijos cechai, pastatyti nuteistųjų. Daugumą didžiųjų sovietų projektų – gamyklas, kanalus ir t.t. vykdė paprasti, tapę beteisiais savosios šalies gyventojai...

Matyt, patys nenorėdami papildyti beteisių žemkasių armijos, aviacijos pramonės liaudies komisariato vadovai netrikdė Stalino klausimais, kas dirbs šiose gamyklose, jeigu net jau esančias krečia karštinė dėl kvalifikuotų darbuotojų trūkumo, ir dar nemalonesniu klausimu – kokiu stebuklingu būdu šios naujos gamyklos bus aprūpinamos žaliavomis?

Nuo karo pradžios 1939 m. Didžioji Britanija kartu su dominijomis pagamino 100 tūkst. tonų, JAV – 148 tūkst. tonų aliuminio. Po dvejų metų, 1941-aisiais, šiose šalyse metinės aliuminio gamybos apimtys išaugo dvigubai, atitinkamai iki 217 ir 280 tūkst. tonų. Vokietija, neturėdama savų boksitų telkinių, 99% šios pagrindinės aliuminio gamybos žaliavos importuodama, padidino savo aliuminio gamybą nuo 21 tūkst. tonų 1931-aisiais iki 194 tūkst. tonų 1939-aisiais. Nekreipdama dėmesio į jūrų blokadą, Vokietija, 1941 metais pagamindama 324 tūkst. tonų aliuminio, išsaugojo lyderystę pasaulyje. Kitais, 1942 metais Vokietija, įskaitant aliuminio gamybą okupuotose ir/arba kontroliuojamose teritorijose, išlydė 420 tūkst. tonų, tačiau prarado pirmąją vietą pasaulyje, nes JAV tais metais pagamino 473 tūkst. tonų aliuminio.

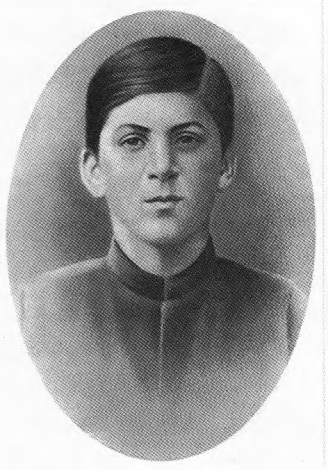
Tokių skaičių fone keistokai atrodo veiksmai „efektyvaus menedžerio", kuris norėjo sukurti karo aviaciją, kiekybe lenkiančią visus kartu paimtus potencialius priešininkus, 1939 metais gamindama vos 48,7 tūkst. tonų aliuminio, o 1940 metais – tik 59,9 tūkst. tonų [57]. Valstybinis planas, numatantis 1941 metais pagaminti 100 tūkst. tonų aliuminio, neleido pasiekti net pusės pagrindinių aviacijos valstybių gamybos lygio, nors SSRS turėjo didžiausias iššvalgytas Tichvino ir Šiaurės Uralo boksitų atsargas. Faktiškai 1941 m. gamybos planas buvo sužlugdytas, nes du iš trijų pagrindinių aliuminio gamintojų, Zaporožės ir Tichvino gamyklos – atsidūrė kovos veiksmų zonoje. Grįžti prie labai žemo ikikarinio aliuminio gamybos lygio pavyko 1943 metais ir tik padedant sąjungininkams, pristačiusiems į SSRS daugiau nei 300 tūkst. tonų aliuminio. Tai išgelbėjo sovietų aviacijos pramonę nuo visiško žlugimo.

Sovietų lėktuvas naikintuvas Jak-1 sukonstruotas A. Jakovlevo konstruktorių biure ir pradėtas gaminti 1940 m. Maksimalus lėktuvo greitis – 569 km/h, skrydžio nuotolis – 650 km, pakilimo aukštis 10000 m. Naikintuvo ginkluotė: 20 mm patranka ŠVAK (Špitalnio–Vladimirovo aviacinė stambaus kalibro) ir du 7,62 mm kulkosvaidžiai ŠKAS.

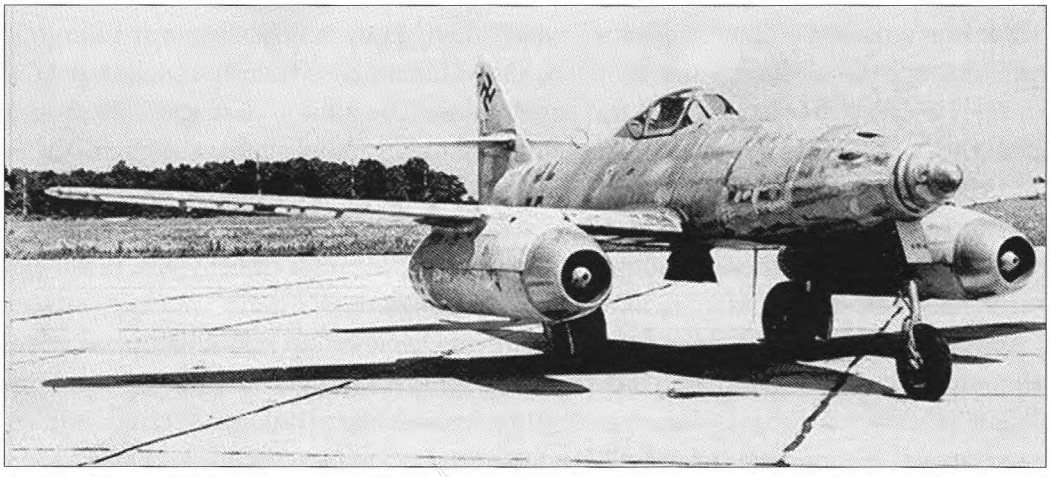
Ketinimai daugybę kartų padidinti kovos lėktuvų gamybą nepasirūpinus aliuminio gamybos augimu neišvengiamai lėmė tai, kad vadinamieji „naujų tipų naikintuvai“ – LaGG-3 ir Jak-1 didesne dalimi buvo mediniai nei „beviltiškai pasenęs“ I-16. Būtina atkreipti dėmesį ir į tai, kad ne visa „medinių“ lėktuvų gamybos žaliava auga miške. Ne nuo šakų teko nukabinti šimtus tonų specialių klijų, glaisto ir lako. Absoliučiai medinis naikintuvas LaGG-3 buvo padarytas iš „deltamedienos“, t.y. iš specialios daugiasluoksnės faneros. „Deltamedienos“ gamybai dervos buvo perkamos užsienyje, o, prasidėjus karui, tai sukėlė didžiausią krizę.

Pernelyg ilgai užtrukus sovietų lėktuvų gamybos „mediniam periodui“, savaime suprantama, teko laukti gaminamų lėktuvų kokybės ir patikimumo smukimo. Pavyzdžiui, dvigubos kreivės dangos skydams gaminti iš aliuminio lakštų reikia sudėtingos ir brangios įrangos – galingo preso, lakštų karpymo įrangos, o tokiam skydui suklijuoti iš beržo faneros tereikia pjūklo, teptuko ir kibirėlio su klijais. Be to, totalinio karo sąlygomis prie preso buvo galima pastatyti bemokslę kolūkietę ir išmokyti ją paspausti du mygtukus – „puansonas žemyn“, „puansonas aukštyn“. Skydo kokybė – formos tikslumo išsaugojimas, paviršiaus gruoblėtumas, vidinių įtampų lygis – nuo mygtuko paspaudimo meistriškumo niekaip nepriklauso. Be to, puansono judėjimas trunka vos keletą sekundžių, o klijuoto skydo kokybiškas džiovinimas trunka daugybę valandų. O svarbiausia, kad prie kibiro su teptuku būtinas aukščiausios kvalifikacijos stalius, ir įkurdinti juos būtina patalpoje, kurioje nuolat kontroliuojama temperatūra, drėgmė ir dulkės.

Ne taip jau sunku buvo iš anksto suprasti, kaip visų šių technologinių reikalavimų bus laikomasi prieškario Rusijoje, o tuo labiau karo meto beprotiško ir be pertrūkio vykstančio „šturmo“ aplinkoje. Juk iš mokymosi kunigų seminarijoje Stalinas turėjo žinoti Evangelijos padavimą apie „grūdus, apmirštančius žemėje, kad vėl atgimtų naujoje varpoje“. Dar taikos metu reikėjo sukaupti visą drąsą ir liautis gaminti „klijuotus“ naikintuvus, nes jų ir taip prigaminta neįsivaizduojami kiekiai, o sutaupytus išteklius reikėjo panaudoti aprūpinti gamyklas, gaminančias civilizuotomis technologijomis vien metalinius lėktuvus. Tačiau Stalinas, kurio mintyse bei prieš akis švytavo 25–30 tūkst. lėktuvų, kuriuos tarsi gamina Vokietija, sumažinti net menkiausią „bangą“ nesiryžo. Labai pamokomas ir labai brangiai atsiėjo (!) pavyzdys, kaip, atrodytų, visagalis tironas tapo savo aplinkos įkaitu...



J. Stalinas kunigų seminarijos ugdytinis. 1894 m.



Me-262 pirmasis serijinis lėktuvas pasaulyje. Lėktuvo greitis: 849 km/h, skrydžio nuotolis – iki 1050 km, pakilimo aukštis – 12200 m. Lėktuvo ginkluotė: dvi arba keturios 30 mm aviacinės patrankos MK-108 (*Maschinenkanone-108*). Išorėje buvo galima prikabinti dvi 250 kg bombas arba vieną – 1500 kg.

Dar didesnių griaunamųjų padarinių sukėlė Stalino ketinimas suderinti staigų gamybos augimą su gaminamų lėktuvų rekordinių taktinių bei techninių charakteristikų siekiais. Reikalavimų kartelė buvo pakelta į neįsivaizduojamas aukštumas. Štai 1939 m. kovo 9 d. Aviacijos pramonės liaudies komisariatas parengė pranešimą „Dėl bandomosios aviacijos pramonės plėtros 3-iajame penkmetyje".

Dokumente buvo suformuluoti šie uždaviniai:

„1. 1939–1940 m. pasiekti vienviečių kovos lėktuvų 6–7 km aukštyje maksimalų 600–650 km/h greitį.

2. Greitųjų bombonešių – 8–9 km aukštyje – 550–600 km/h...

4. Atskiruose eksperimentiniuose pavyzdžiuose visi nurodyti parametrai turi būti smarkiai viršyti, pavyzdžiui, maksimalus greitis turi siekti 700–800 km/h, o praktinės [pakilimo] lubos – 15–16 km..." [54]

Štai taip. Pažink mūsiškius! Realybėje 800 km/h greitis buvo pasiektas tik reaktyviniais lėktuvais, o į 16 km aukštį sovietų naikintuvai užkopė tik šeštojo dešimtmečio pradžioje...

Suprantama, norint pasiekti tokias spindinčias aukštumas su apipelijusiais „buržuaziniais specais", aklai tikinčiais, kad sinusas negali būti didesnis už vienetą, negalėjo būti net kalbos. Kelią nuspręsta užleisti „jauniems ir nežinomiems". Vėliau tai begalę kartų su tikru susižavėjimu aprašyta sovietų memuarinėje ir karinėje patriotinėje literatūroje.

1939 metų sausį dėl karo aviacijos problemų Kremliuje buvo sušauktas didžiulis pasitarimas. Dalyvavo visi liaudies komisariato vadovai, garsūs karo vadai, mokslininkai, gamyklų direktoriai, konstruktoriai. Pasitarimo prezidiume sėdėjo Stalinas, Molotovas, Vorošilovas.

Naujos kartos naikintuvo konkursinį kūrimą nuspręsta pavesti 12-kai konstruktorių kolektyvų. „Trumpiausiais terminais, stachanoviečių tempu". Vienas iš pasitarimo dalyvių bei būsimas paskelbtų kūrybinių varžybų nugalėtojas A. Jakovlevas atsiminimuose taip aprašo vieną savo pokalbį su Šeimininku:

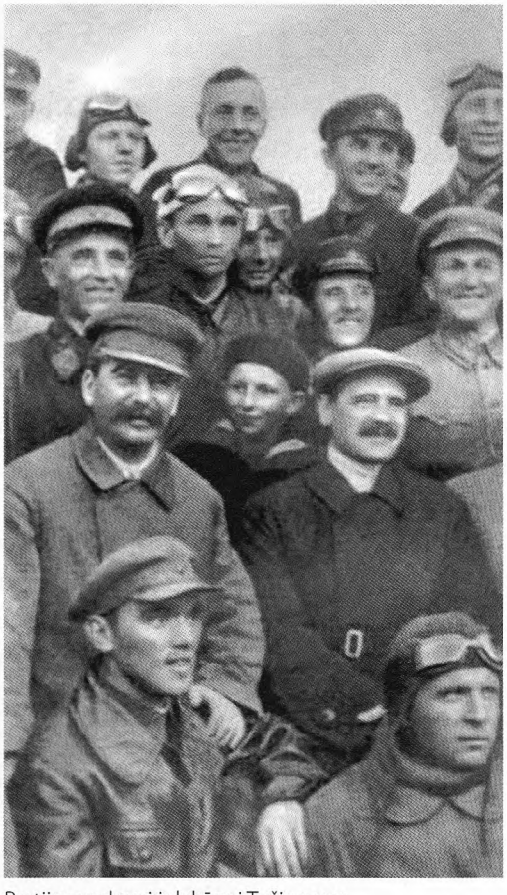
„Aš tokių lėktuvų gamyba neužsiėmiau, patirties neturiu... Tačiau štai amerikiečiai naują naikintuvą padaro per dvejus metus, tai kad..."

„O argi jūs amerikietis? - nutraukė mane Stalinas. – Parodykite, ką geba jaunas rusų inžinierius..." [63]

Istorija dėl 12-kos konkurso liudija, jog draugas Stalinas aviacijos problemų ir jų sprendimo būdų absoliučiai fatališkai nesuvokė. Tai, ką „amerikiečiai", t.y. dideli, labai patyrę, turintys galingą gamybinę ir laboratorinę tyrimo bazę konstruktorių kolektyvai darė „per dvejus metus"*, ką tik užgimę nykštukiniai KB negalėjo padaryti iš esmės.

КРАСНАЯ ЗВЕЗДА 18 СЕГОДНЯ ДЕНЬ КРАСНОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

„Mes neturėjome aviacijos pramonės, dabar mes ją turime". Sovietų laikraštis „Krasnaja Zvezda" 1933 m. rugpjūčio 18 d.



Partijos vadovai ir lakūnai Tušine per aviacijos šventę. Konstruktorius A. Jakovlevas sėdi priešais J. Staliną. 1935 m.

* Anksčiau minėtos „Aircobros" projektavimas truko dvejus metus ir dar vieneri metai bei keturi mėnesiai praėjo po pirmojo bandomojo skrydžio iki pradedant gaminti lėktuvų seriją; dveji metai ir trys mėnesiai praėjo nuo pirmojo skrydžio iki „Spitfairo" serijinės gamybos pradžios.

S. Iljušino Ypatingojo konstruktorių biuro – OKB-39 darbuotojai.

1939 metais SSRS gyvavo mažiausiai 30 aviacijos konstruktorių biurų, kuriuose dirbo 3166 inžinieriai, t.y. vidutiniškai po 100 žmonių kiekviename. Bet tai vidurkis, o faktiškai 825 inžinieriai dirbo keturiuose didžiausiuose – Polikarpovo, Iljušino, Archangelsko ir Suchojaus – konstruktorių biuruose. Pats didžiausias, turintis 358 darbuotojus, buvo Polikarpovo KB [50], [55].

Nejaugi šio kiekio buvo pernelyg maža kuriant tokį sudėtingą techninį kompleksą, kaip kovos lėktuvas? Ko buvo galima tikėtis iš dešimčių nykštukinių konstruktorių biurų, kuriuose dirbo po keletą „jaunųjų rusų inžinierių“?

Susiklosčius tokiai situacijai, reikėjo sutelkti pajėgas, stambinti konstruktorių biurus, o ne išsklaidyti ir taip labai menkus konstruktorių kadrus. Vienas ar du konstruktorių biurai, konstruojantys naikintuvus, vienas ar du – bombonešius, štai tas maksimumas, kuris turėjo būti suformuotas iš turimų žmonių ir materialinių išteklių. Baimintis „monopolijos“ šiuo atveju nevertėjo – kuriant karinę techniką, visada yra konkurentas. Konfrontacija su priešininku daug labiau nei firmų kūrėjų konkurencija šalies viduje skatina inžinerinės minties pažangą.

Galiausiai kurti 12 naikintuvo projektų su dviem blogai veikiančiais M-106 ir M-88 varikliais buvo iš viso betikslis darbas. Geriau jau draugas Stalinas, jeigu, jo supratimu, „atkreipti ypatingą dėmesį“ asocijavosi su „sukurti daugybę kontorų“, būtų surinkęs dukart po 12 inžinierių kolektyvų ir kiekvienam tuzinui pavedęs „paprotinti“ po vieną variklį. Daugiau nieko nereikėjo. Turėdamas patikimai veikiančius M-105/M-106 patyręs Archangelskio konstruktorių biuras, jeigu jam niekas nebūtų trukdęs, galėjo dar

dvejus trejus metus palaikyti reikiamo lygio bombonešių SB (Ar-2) liniją. Veikiantis M-88/M-89 variklis išspręstų pagrindines naujo Polikarpovo naikintuvo I-180 serijinės gamybos bei Iljušino DB-3f modernizacijos problemas.

Jeigu Stalino sprendimuose ir buvo kokia nors gili prasmė, tai nebent mėginimas perkelti į lėktuvų gamybos sritį sukauptą „kovos su šnipais ir kenkėjais" patirtį. Kaip žinome, ten buvo naudojama tokia schema: suimti milijoną pirmųjų pakliuvusių ir smarkiai prikulti. Tada tarp suimtųjų bus rasta pora tikrų arba beveik tikrų šnipų. Ko gera, 1939 m. sausio mėn. Stalinas manė, kad tarp 12 jaunų ir niekam nežinomų konstruktorių atsiras nors vienas, kuris sugalvos „ką nors tokį" – skraidantį 16 km aukštyje ir 800 km/h greičiu...

Kad ir kaip ten buvo, milžiniškas darbas užvirė. 1939 metais projektavimo, gamybos ir pirmųjų bandymų stadijose buvo 29 modifikacijos bei 40 naujų lėktuvų. 1940 metais atitinkamai 36 ir 45 [26]. Didžiųjų lenktynių laimėtojų laukė labai vertingi prizai. Visai nesutrikęs tas pats Jakovlevas atsiminimuose pasakoja, kad už greitojo bombonešio BB („22 gaminys") – Jak-2 sukūrimą jis gavo Lenino ordiną, vyriausybinės klasės automobilį ZIS ir 100 tūkst. rublių premiją. Pinigai nemaži, jeigu atkreipsime dėmesį į tai, kad 1940 metais vidutinis pramonės darbininko užmokestis sudarė 340 rublių per mėnesį [56]. Prizų – ordinų, mašinų, pinigų – Stalinas turėjo begalybę, daug sudėtingiau buvo nustatyti laimėtojus.

Taip, draugas Stalinas pats ėmėsi aviacijos pramonės pertvarkymo, tačiau tai visai nereiškia, kad nustojo vadovauti tankų, patrankų, minosvaidžių, kulkosvaidžių ir karinių laivų kūrimui, kad atsitraukė nuo naujų kino filmų leidybos kontrolės, pavedė kam nors kitam iš aukštesniosios nomenklatūros pasirašinėti sušaudomųjų sąrašus bei pasiuntinių, direktorių, kariuomenės vadų skyrimą. Tokiam nežmoniškai, milijonu įvairiausių reikalų užsiėmusiam Stalinui reikėjo rasti vieną vienintelį naujųjų lėktuvų vertinimo kriterijų, be to, tą vienintelį, labai paprastą bei intuityviai suvokiamą, nes nepamirškime, kad Šeimininkas neturėjo net 7-ių klasių vidurinės mokyklos išsimokslinimo. Tokiu kriterijumi tapo GREITIS.

Sovietų lengvasis bombonešis Jak-2. Pirmasis skrydis – 1939 m. Maksimalus greitis – 515 km/h, skrydžio nuotolis – 800 km, pakilimo aukštis – 8900 m. Ginkluotė: vienas 7,62 mm kulkosvaidis ŠKAS, bombų įkrova – 900 kg.

Nuo tos akimirkos, kai Stalinas nusprendė, kad visas sudėtingas skrydžio, taktinių bei techninių kovos lėktuvo charakteristikų kompleksas išreiškiamas vieninteliu skaičiumi, ta skubota ir nekompetentinga nuomonė tapo neginčijamu įstatymu visiems. Anksčiau minėtame 1940 m. sausio 25 d. SSRS liaudies komisarų tarybos ir VKP(b) CK nutarime mokslininkams ir konstruktoriams uždaviniai buvo suformuluoti absoliučiai aiškiai:

- *„a) Serijiniai: 1940 m. masinė serija: naikintuvai – 570–600 km/h, bombonešiai – ne mažiau kaip 500 km/h* (jokie kiti techniniai parametrai net nepaminėti – M.S.)
- *b) Bandomieji: Eksperimentinį darbą ryžtingai nukreipti ieškoti galimybių maksimaliai padidinti greitį*
- *c) Mokslo tiriamasis darbas: Per artimiausius 2–4 mėnesius reorganizuoti mokslo tyrimų institutų CAHI (ЦАГИ), CIAM (ЦИАМ), VIAM (ВИАМ) veiklą, nukreipti juos spręsti svarbiausias šiuolaikinių lėktuvų gamybos problemas ir sutelkti dėmesį tai, kaip siekti didelių greičių“.* [55]

Kovos lėktuvo vertinimas pagal vieną vienintelį, ne taip svarbu pagal kokį, parametrą iš esmės neįmanomą darė sąžiningo, talentingai sukurto projekto pergalę. Oru aušinamos „žvaigždės“ skersmuo visada bus didesnis nei tos pačios galios skysčiu aušinamo, „eile“ išdėstyto variklio. „Bukanosio“ fiuzeliažo dinaminis pasipriešinimas bus atitinkamai didesnis bei greitis mažesnis. Kokybės parametru pasirinkus maksimalų greitį, net atlikus bet kokius konstrukcinius patobulinimus, Polikarpovo naikintuvai I-180 ir I-185 oru aušinamais varikliais tapo absoliučiai netinkami siekti pergalės. Tačiau oru aušinamas variklis turėjo labai svarbų kovos lėktuvui pranašumą ir išmesti jį į „istorijos sąvartyną“ buvo pernelyg anksti.

Kaip matyti iš pavadinimo, oru aušinamas variklis neturi cilindrų bloko – „aušinimo marškinėlių“, nėra radiatoriaus ir jungiamųjų vandens vamzdžių; nėra viso to, kas variklį iš rikiuotės išveda pramušus pirmąją skylę. Be to, „aukšta kakta“ variklis tarsi skydas iš dalies dengia lakūną. Dėl mažo „žvaigždės“ ilgio, nuo priekio iki uodegos, galima benzino baką patalpinti tarp variklio ir piloto kabinos – būtent taip buvo sukomponuoti visi Polikarpovo naikintuvai: nuo I-15 iki I-185. Tokiu atveju patį pažeidžiamiausią lėktuvo tašką – benzino baką nuo šūvių iš priekio dengė variklis, o iš galo saugojo šarvuota lakūno sėdynės nugarėlė. Realizuoti tokią komponuotę naikintuve su „ilgu“, skysčiu aušinamu varikliu buvo nepalyginti sudėtingiau. Benzino bakus teko talpinti sparnų plokštumose (Jak-1, LaGG-3, „Aircobra“) arba net fiuzeliaže už šarvuotos sėdynės nugarėlės – „Tomahowk“ R-40, „Messerschmitt“ Bf-109, tad padidėdavo pataikymo galimybė, t.y. jie patekdavo į dažniausiai priešo naikintuvo apšaudomą zoną. Galų gale skysčiu aušinamo variklio svoris, atsižvelgus į radiatoriaus, vamzdžių, o ir paties

Lėktuvas *Curtiss P-40 Tomahawk* (Tomahaukas) dar buvo vadinamas *Warhawk* (Karo vanagu). Amerikiečių, 1939–1944 m. gamintas naikintuvas. Maksimalus greitis – 580 km/h, skrydžio nuotolis – 1100 km, pakilimo aukštis – 8800 m. Lėktuvas buvo ginkluotas šešiais Brauningo konstrukcijos 12,7 mm kulkosvaidžiais M-2 galėjo gabenti iki 450 kg bombų.

aušinimo skysčio svorį, buvo 100–150 kg didesnis, nei tokios pačios galios oru aušinamo variklio svoris.

Suprantama, viename skirsnyje aprašyti visų „pliusų“ ir „minusų“ nepavyks. Ginčas tarp šių dviejų aviacijos variklių tipų truko iki pačios karo pabaigos. Didelėmis serijomis buvo gaminami ir „aštrianosiai“, ir „bukanosiai“ naikintuvai. Deja, ši sudėtingiausia mokslinė bei techninė problema SSRS buvo „išspręsta“ pernelyg paprastai.

Pagrindinei oru aušinamų „žvaigždžių“ gamintojai Permės gamyklai Nr.19 nurodyta gaminti vien skysčiu aušinamus variklius. Gruodžio (1940 m.) mėn. 1941 m. aviacinių variklių gamybos plane buvo numatyta pagaminti 20 tūkst. M-105, 8 tūkst. AM-35 ir nė vienos dvieilės „žvaigždės“! Kadangi naujų, skysčiu aušinamų, M-107, AM-37, M-120 variklių priversti veikti nepavyko (tiesą pasakius, 1940 metais to dar niekas negalėjo žinoti), tai sovietų aviacijos pramonė turėjo visas galimybes likti prie „suskilusios geldos“.

Beje, tai visai nejaudino Didžiųjų lenktynių dalyvių. Net pačiam „jauniausiam ir nežinomiausiam“ aviacijos instituto absolventui buvo aišku, ką būtent reikia padaryti, kad, neturėdamas normalaus variklio, pasiektum rekordinį greitį.

Patikėkite, tai ne tik nesunku, netgi labai paprasta.

Pirmiausia reikia iš lėktuvo pašalinti visa, kas „nereikalinga“: ginkluotę, šarvus, radijo stotį, didelę dalį įrangos, pavyzdžiui, elektros generatorių, akumuliatorių bei nusileidimo prožektorių. Nemaži „rezervai“ paslėpti variklio aušinimo radiatoriuje – šis nedidelis iš pažiūros įtaisas „kabinasi už oro“ visomis plokštelėmis ir turi didelę įtaką visam lėktuvo pasipriešinimui. Suprantama, mažinant vandens ir tepalo radiatorių plotus, galima gerokai padidinti greitį. Perkaitęs variklis dėl užvirusio tepalo iš rikiuotės išeis jau penktame skrydyje, bet ir po pirmojo skrydžio Šeimininkui galima pranešti apie rekordinį greitį, o paskui „nukreipti rodykles“ į motoristus – juk jie nepasirūpino numatytu variklio resursu. Galų gale bandomąjį skrydį galima atlikti „protingai“, t.y. be bombų, be gynybinių šaunamųjų ginklų ir be šaulio, su minimaliu degalų kiekiu, kad tik užtektų pakilti ir greitėti.

Jak-2 – sovietų lengvasis bombonešis gamintas 1939 –1940 m. – viena iš nevykusių sovietų lėktuvo konstrukcijų.

Kaip jau pastebėjo išprusęs skaitytojas, anksčiau beveik tiksliai buvo aprašytas tas algoritmas, pagal kurį 1939 m. pavasarį per bandymą Jakovlevo BB buvo pasiektas 567 km/h greitis. Toliau pamėginus Jak-2 paversti visaverčiu bombonešiu ir jame sumontavus minimalią gynybos ginkluotę, šio „Wunderwaffe" greitis smuko iki 445 km/h. Beveik tokiu pačiu greičiu skraidė serijinis SB. Beje, SB iš tikro skraidė, o Jak-2, siekiant rekordinio greičio, virte virė susiaurinti radiatoriai, leidžiantis degė stabdžiai, o važiuoklės miniatiūrinių ratų padangos – dar vienas mėginimas sumažinti aerodinaminį pasipriešinimą – nepateisinamai sumažinus geometrinius matmenis – teko keisti po 5–6 nusileidimų...

Bet tai dar ne blogiausias atvejis. Per pusantrų metų bandymų ir patobulinimų „žalią" Jak-2 pavyko paversti be gedimų skraidančiu Jak-4. Tiesa, kovinė šio prieš laiką gimusio negyvo lėktuvo vertė liko artima nuliui. 1941 m. vasario 12 d. buvo priimtas pernelyg pavėluotas sprendimas nutraukti šio lėktuvo gamybą. Du šimtai Jak-2/Jak-4 buvo prarasti pirmaisiais karo mėnesiais ir tuo viena iš ketvirtojo dešimtmečio pabaigos aviacijos techninių avantiūrų baigėsi. Keista, kad nei automobilio ZIS, nei Lenino ordino iš Jakovlevo neatėmė...

Keistas „jaunų ir nežinomų" aferistų noras raportuoti apie draugo Stalino užduoties įvykdymą kartais įgydavo nepalyginamai liūdnesnių ir gėdingesnių išraiškų, bet negaišime laiko pasakodami apie visas kitas avantiūras, beje, apie tai šiandien parašyta jau nemažai. Pereisime prie galutinio rezultato.

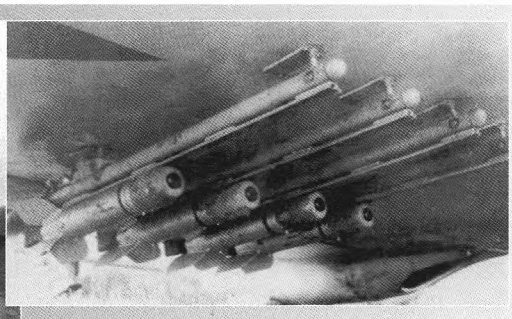
Pozityvus rezultatas, suprantama, buvo. Jis ir turėjo būti. Net garvežys, sudegindamas pakuroje devynias dešimtąsias anglių orui šildyti, juda į priekį ir net vagonų virtinę traukia. Ketvirtojo dešimtmečio viduryje milžiniška sovietų aviacijos pramonė, sukaupusi turtingą patirtį kuriant ir pradedant masiškai gaminti puikius kovos lėktuvus net tokiomis beprotiškomis sąlygomis, kokias jos plėtrai sudarė „efektyvusis vadybininkas", negalėjo veikti tuščiai.

Taigi panaudoti statant naujas aviacijos gamyklas vakarų regionuose ištekliai pražuvo arba atiteko priešui. Taip, didelė dalis aviacijos gamyklų, pradėtų statyti 1939–1941 metais, niekada nebuvo užbaigta. Tačiau 1941 metų rudenį statybų aikštelės, pamatai, privažiavimo keliai ir nebaigtos statyti gamyklos bei laiku prasidėjusi plataus masto evakuacija išgelbėjo sovietų aviacijos pramonę. Didžioji NKVD statyba Kuibyševe leido evakuoti į gilų, vokiečių bombonešiams nepasiekiamą užnugarį dvi iš keturių didžiausių Maskvos Nr.1 ir Voronežo Nr.18 aviacijos gamyklų bei vieną iš trijų didžiausių Maskvos Nr. 24 aviacijos gamyklų. Todėl prie Volgos išaugo milžiniškas aviacijos pramonės kompleksas, kuris nepertraukiamai visą karą dirbo frontui ir pergalei.

Suprantama, rezultatų teikė ir didžiulis mokslininkų bei konstruktorių darbas. Serijomis pradėtos gaminti dvi su puse sėkmingos konstrukcijos.

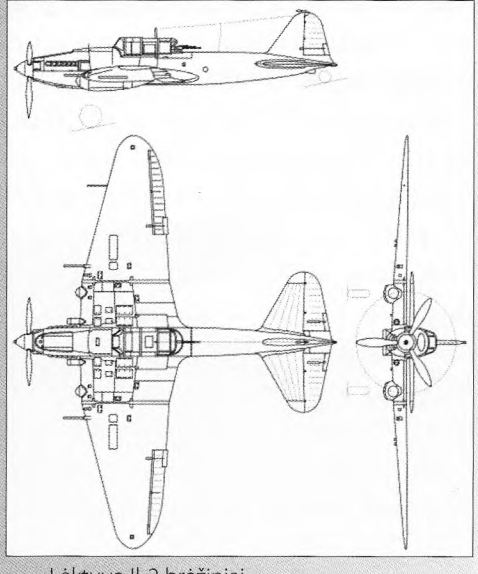
Pirmąją iš jų reikėtų pavadinti – šarvuotas atakos lėktuvas Il-2. Kaip nė vienas kitas sovietų KOP lėktuvas, ši Iljušino konstruktorių biuro mašina atitiko „netvirtai sukirpto, bet puikiai susiūto" kriterijų. Skirtingai nuo visų užsienio ir vidaus konkurentų konstrukcijų Il-2 šarvai, virsdami papildomu svoriu, buvo montuojami ne ant fiuzeliažo jėgos karkaso. Il-2 šarvų korpusas kartu buvo ir jėgos elementas, kurio viduje ir ant kurio buvo montuojamas variklis su propelerio reduktoriumi, du benzino bakai, tepalo bakas, aušinimo radiatorius bei piloto kabina. Šis iš pirmo žvilgsnio „visiškai aiškus" techninis sprendimas tapo įmanomas tik dėl sovietų metalurgų laimėjimų, sukūrusių labai plastiškus aviacinius šarvus AB ir jų štampavimo bei grūdinimo technologiją. Iš po preso būdavo išimamas jau paruoštas dvigubos kreivės šarvų skydas su tiksliais matmenimis. Pusšimtis tokių skydų buvo surenkami į erdvinę konstrukciją. Ši panašėjo į pastato kupolą, kuriame plytos, besiremdamos viena į kitą, sudaro vientisą tvirtą skliautą.

Sovietų karys neša raketą RS-132.



Reaktyvinių sviedinių paleidimo įrenginiai RS-82 ir RS-132 – nevaldomos „oras-oras" ir „oras-žemė" klasės raketos. Skaičiai pavadinimuose reiškė sviedinių kalibrą milimetrais.

S. Iljušino atakos lėktuvas Il-2. Lėktuvo maksimalus greitis – 414 km/h, skrydžio nuotolis – 720 km, pakilimo aukštis – 5500 m. Ginkluotė: dvi 23 mm patrankos, du 7,62 mm kulkosvadžiai ŠKAS, 12,7 mm kulkosvaidis skirtas lėktuvo gynybai. Lėktuvas galėjo gabenti iki 600 kg masės bombas, taip pat galėjo būti ginkluotas reaktyviniais sviediniais RS-82 arba RS-132.

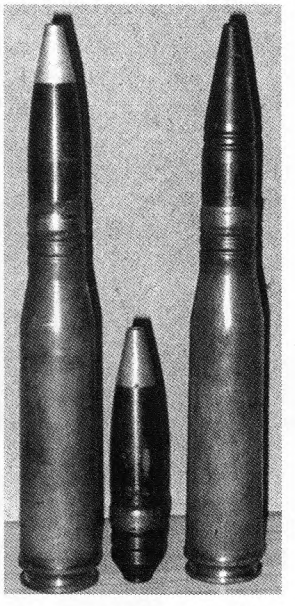


Lėktuvo Il-2 brėžiniai.

„Šturmuotojo“ širdimi tapo Mikulino KB sukurtas nedidelio aukščio variklis AM-38. Iš esmės tai buvo tas pats AM-35 su vieno greičio turbina, tačiau sureguliuota maksimaliam slėgiui mažame aukštyje. Išsilaisvinusio iš daugybės „vaikiškų ligų“ po ilgų tobulinimų AM-38 bandymai prasidėjo dar 1939 m. spalį ir truko visus ateinančius metus. Naujas variklis pasiekė 1600 AG kilimo galią, o ties žeme nominalioji galia buvo 1410 AG. Be to, iš pradžių labai sunkaus ir griozdiško Mikulino variklio lyginamasis svoris galios vienetui sumažėjo iki labai padoraus 0,54 kg/AG rodiklio. Didelės vienetinės galios variklis leido sukurti sunkų šarvuotą lėktuvą, kurio skrydžio charakteristikos buvo geresnės nei vienmotorio vokiečių pikiruojamojo „Junkers“ Ju-87.

Savaime suprantama, Il-2 nebuvo „skraidantis tankas“ – šarvuota dėžė saugojo tik nuo šautuvų kulkų ir zenitinių pabūklų skeveldrų, o sparno konsolės ir fiuzeliažo uodegos dalis buvo padarytos iš medžio, nebuvo ir skraidantis „tankų naikintojas“ – 20 mm ŠVAK patrankos, kaip ir 23 mm patrankos VJa-23 sviedinys daugeliu atvejų rikošetuodavo net nuo lengvųjų vokiečių tankų šarvų. Šis lėktuvas nebuvo „stebuklingas ginklas“, tačiau atsirado reikiamu laiku reikiamoje vietoje. Daug iškentėjusių Raudonosios armijos pėstininkų patikimu pagalbininku tapo Il-2, sėkmingai išspręsdamas kariuomenės ugnies palaikymą mūšio lauke. Tačiau pagrindine lėktuvo savybe tapo puikios pilotažo charakteristikos ir valdymo paprastumas. *„Esant nekoordinuotiems posūkiams, į suktuką nepatenka, o skrenda tiesiai net nevaldomas, leidžiasi pats. Paprastas tarsi taburetė“*, – tokiais žodžiais charakterizavo Il-2 lakūnai [59].

Būtent toks, „paprastas tarsi taburetė“, ir buvo reikalingas totalinio karo metu lėktuvas KOP, kurios formuojamos pagal niekur nerašytą, tačiau puikiai matomą principą: „labai daug lakūnų, pernelyg mažai pasirengusių skraidyti“. Dėl gamybos ir pilotavimo paprastumo „ilas“ tapo pačiu masiškiausiu Didžiojo Tėvynės karo kovos lėktuvu. Jau 1942 metais susitvarkęs su didžiule problemų šūsnimi, sukelta trijų gamyklų skubaus evakuavimo, aviacijos pramonės Kuibyševe kompleksas pagamino 8229 Il-2 lėktuvus. Iš viso per karą buvo pagaminti 35 668 „ilai“. Tai yra vieno tipo kovos lėktuvo gamybos absoliutus pasaulio rekordas.

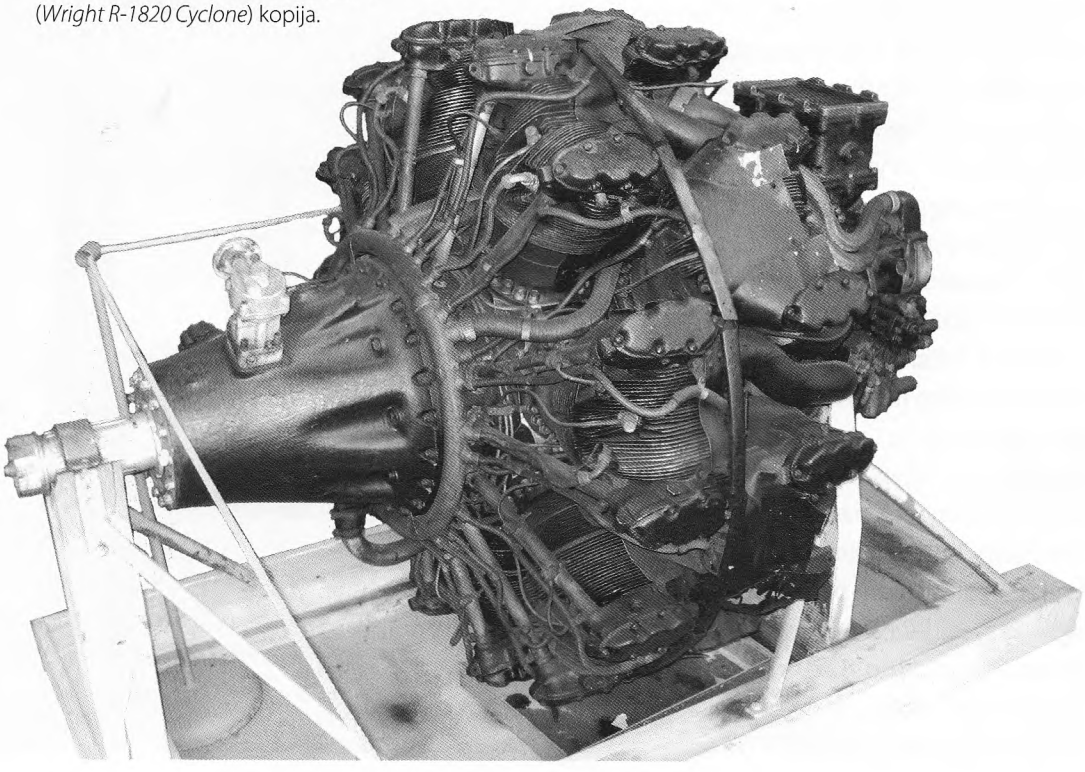


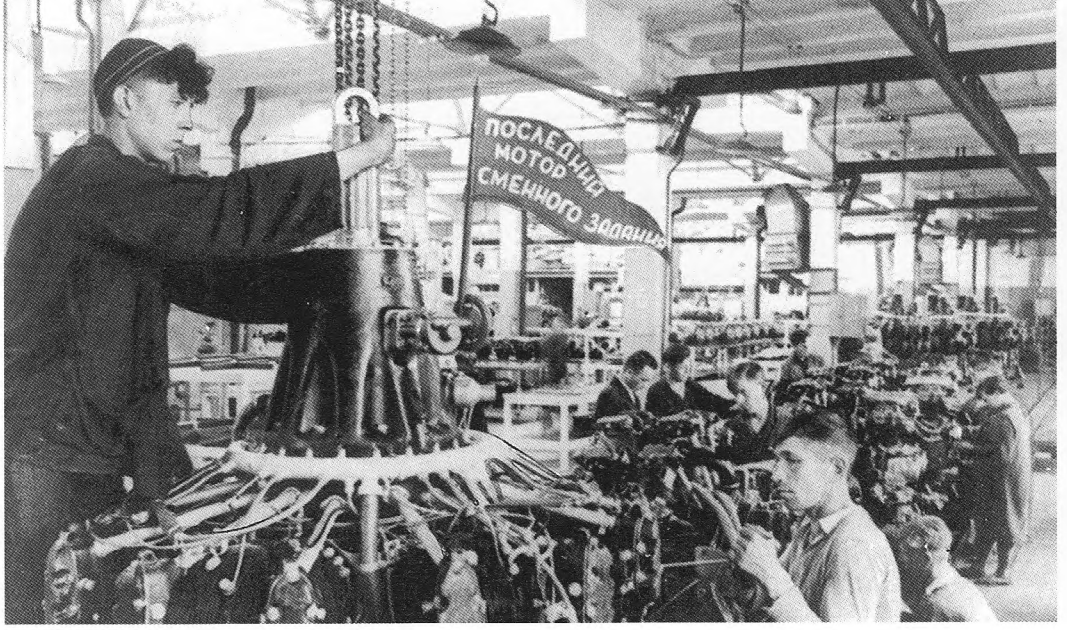
Aviacinys sviedinys Vja-23 (Вя-23) ir jo tūta.

Sovietų aviacinio variklio AŠ-82FN konstruktorius, buvusiosios Imperatoriškosios Maskvos technikos mokyklos (sovietų pavadintos Baumano technikos universitetu) auklėtinis A. Švecovas.

Antrasis laimėjimas buvo oru aušinama M-82 „dviguba žvaigždė". Šio variklio sukūrimas ir serijinė gamyba tapo ne vien tikru moksliniu didvyriškumu. Generalinis konstruktorius A. Švecovas ir Permės gamyklos Nr. 19 vadovybė labai rizikavo faktiškai atsisakę vykdyti nei daug nei mažai – pačios liaudies komisarų tarybos ir CK potvarkį. Jie išsaugojo įrenginius ir priemones, būtinas gaminti oru aušinamas „žvaigždes" ir beveik nelegaliai tobulino toliau M-82. 1941 metų gegužės pradžioje Švecovas ir pirmasis Permės (tuo metu Molotovo) srities sekretorius Gusarovas pasiekė, kad juos priimtų Stalinas [44].

Aviacinis „dvigubos žvaigždės", oru aušinamas, 1700 a.j. variklis AŠ-82FN (*Wright R-1820 Cyclone*) kopija.



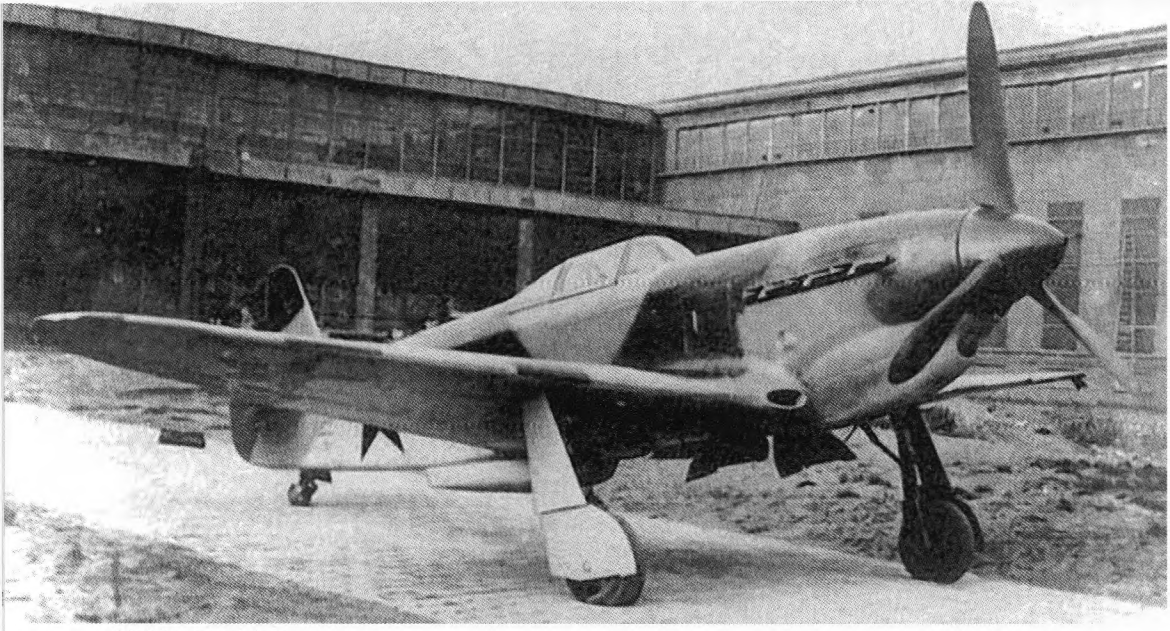


„Pamainos užduoties paskutinysis variklis". Sovietų aviacijos variklių gamykloje surenkamas variklis AŠ-82.

1944 m. gegužės 17 d. buvo priimtas sprendimas vėl pradėti gaminti oru aušinamus variklius gamykloje Nr. 19 ir kuo greičiau M-82 parengti serijinei gamybai. Perspektyvus variklis buvo „išgelbėtas".

M-82 14-os cilindrų „dviguba žvaigždė" buvo beveik visiškai originali Švecovo KB konstrukcija. Smarkiai sumažinus stūmoklio eigą, pavyko sumažinti variklio diametrą nuo 1375 mm (toks buvo „Raitas" – „*Wright" M-63*) iki 1260 mm. Dėl šios „smulkmenos" 15% sumažėjo variklio skersmuo. Švecovo variklis pasižymėjo labai dideliu vidutiniu efektyviu slėgiu – nuo 13,9 iki 15,5 atm įvairiose modifikacijose ir šiuo parametru stipriai lenkė visus sovietų ir daugelį užsienio aviacinių variklių [60]. Toks apkrautas variklis buvo tobulinamas ilgai ir sunkiai. Per 1941 metus pavyko pagaminti tik 412 variklių, o ir tie veikė nepatikimai, pernelyg greit sudildavo. Vis dėlto 1942 metų pabaigoje serijinio M-82F variklio ištekliai jau viršijo reikalaujamą 100 valandų.

1943 metų vasarą masiškai pradėtas gaminti AŠ-82FN su tiesioginiu kuro įpurškimu. Toks Švecovo variklis buvo vienintelis iš serijinių sovietinių variklių. AŠ-82FN kilimo galia pasiekė 1850 AG, nominali, antroje aukščio grupėje – 1460 AG. Pagal šiuos kriterijus AŠ-82FN nenusileido pagrindiniam konkurentui – vokiškam BMV-801D (buvo montuojamas naikintuvuose *„Focke-Wulf" FW-190*), be to, net 150 kg lengvesnis! Serijinė tokio variklio gamyba (tokių variklių iki karo pabaigos pagaminta daugiau nei 14 tūkst.), nors baigiantis karui, leido sovietų KOP ginkluotei perduoti pagal taktines bei technines charakteristikas nenusileidžiančius geriausiems priešo lėktuvams naikintuvą La-7 ir vidutinį bombonešį Tu-2. Iš tiesų „lemtingas" sovietų aviacijai Švecovo variklis naudotas dar daugelį metų po karo naikintuvuose La-9, La-11, keleiviniuose Il-12 ir Il-14, pirmuose sovietų sraigtasparniuose Mi-4.

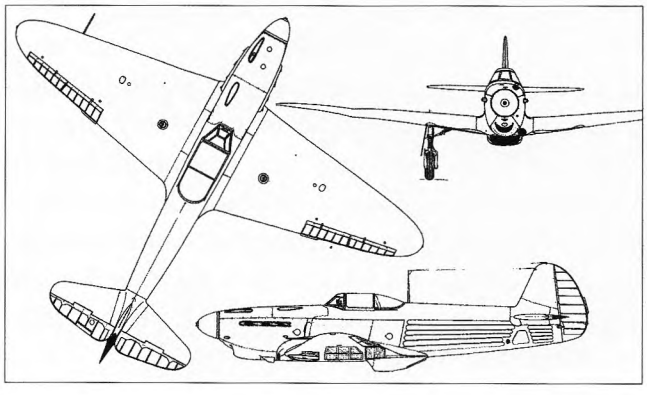


Naikintuvas Jak-1

Mano manymu, pusė sėkmės buvo naikintuvo Jak-1 konstravimas ir serijinė gamyba. Kalbant apie daugybę didelių ir mažų lėktuvo konstrukcijos ir agregatų problemų (KOP mokslo tiriamojo instituto Jak-1 bandymų suvestinėje buvo 123 defektų sąrašas), panašių priekaištų galime pateikti bet kuriam tų laikų lėktuvų sąrašui – Jakovlevo naikintuvas turėjo du principinius nepašalinamus ir, beje, nepašalintus kitose Jak-7, Jak-9, Jak-3 versijose, trūkumus:

- neišardomą (tai trukdė transportuoti ir remontuoti lauko sąlygomis) klijuotą medinį, nepakankamo tvirtumo sparną, kurio tvirtumas dar sumažėdavo dėl technologinės drausmės pažeidimų ir karo meto „skubotos“ gamybos;
- pernelyg menkos elektros, radijo ir navigacinės sistemos: net 1944 metų pavasarį ne visuose Jak-3 buvo montuojama radijo stotis su siųstuvu!

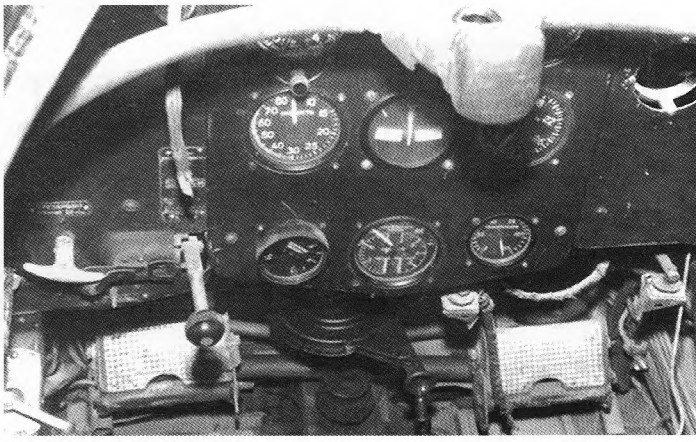
Galima pasakyti, kad Jakovlevas „prakišo“ tokį lėktuvą į serijinę gamybą pasinaudojęs ypatinga, skirtingai nuo kitų generalinių konstruktorių, aviacijos liaudies komisaro pavaduotojo padėtimi ir neformaliu „Šeimininko asmeninio patarėjo“ aviacijos klausimais statusu. Galima pasakyti, kad jaunasis konstruktorius pademonstravo ryškiausią „galimybių meno“ pavyzdį.



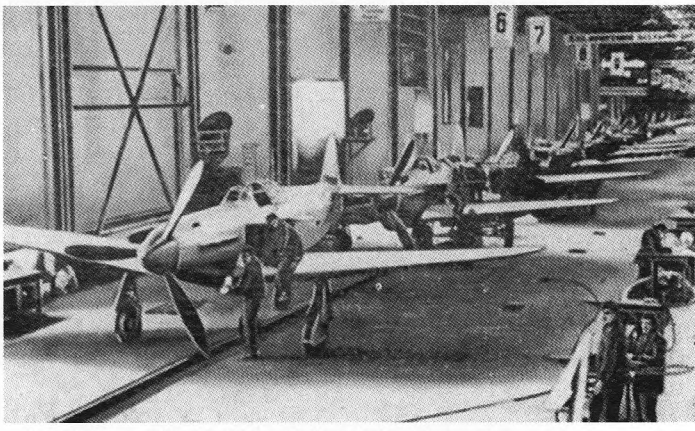
Lėktuvo Jak-1 brėžiniai.

Jak-1 buvo aukščiausiu lygiu „sovietų lėktuvas“. Paprastas ir lengvas valdyti, visiškai tinkamas prastai parengtam lakūnui. Suvirintas iš strypų santvarų fiuzeliažas bei vien iš medžio pagamintas sparnas su nejudama danga ir archaiškos penktajam dešimtmečiui konstrukcijos, tad jo didelę seriją galėjo gaminti Saratovo gamykla „Sarkombain“ (nepamanykite, kad tai humoras). Sumažintas iki leidžiamos ribos ir net už jos svoris, nes kitu atveju su 1934 metų konstrukcijos pernelyg forsuotu vis labiau atsiliekančiu galia nuo vokiečių konkurentų „Hispano Suiza“ varikliu buvo neįmanoma pasiekti gerų skridimo charakteristikų.

O į klausimą, kodėl skrendant suyra sparnai, turėjome iš anksto parengtą atsakymą: „Karas viską nurašys“. Viską ir nurašė – galite neabejoti, lakūnų sudužusių „jakuose“ motinoms „pranešimai dėl žuvusio kario“ atėjo su standartine fraze: „Jūsų sūnus žuvo drąsiųjų mirtimi kovoje su vokiškaisiais fašistiniais grobikais...“

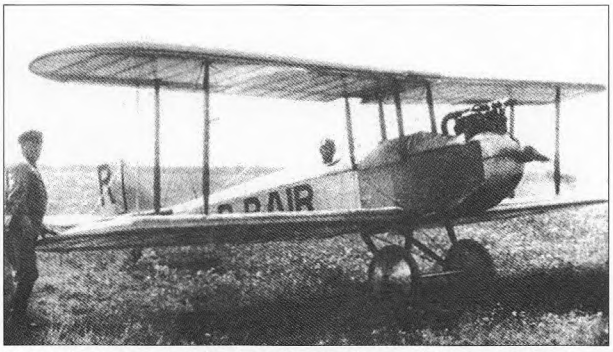


Jak-1 prietaisų skydas.



Aviacijos gamykla Nr. 292 – *Sarkombain* – Saratovo kombainas, kurioje buvo gaminami lėktuvai Jak-1. Sovietų Sąjungoje buvo nuostata po taikių pavadinimų iškaba slėpti įmones, gaminančias ginklus ir kitą karinę techniką. Pavyzdžiui, Charkovo garvežių gamykla gamino tankus.

Kad ir kaip būtų, „Jak“ taktinėmis bei techninėmis charakteristikomis lenkė buvusios kartos I-16, I-153 naikintuvus ir nedaug nusileido tuo metu geriausiam vokiškam „meseriui“ Bf-109 F. Būtent tokią bendrą nuomonę išsakydavo sovietų lakūnai ir aviacijos pulkų vadai (skaitytojas tuo galės įsitikinti paskutiniame knygos skyriuje). Labai gali būti, kad „paprotintas“ I-180 1941 metų kovose būtų buvęs geresnis, beje, jų taip pat būtų spėję pagaminti daugiau (!), tačiau apie tai šiandien galime tik spėlioti, be to, ir projekto lyginimas su realiu lėktuvu ir jo realiais trūkumais dvelkia spekuliacija... Aukšto įvertinimo nusipelno tempas, kuriuo Jakovlevo KB ištaisė didelę dalį gedimų dar „žaliame“ prototipe ir pradėjo masiškai gaminti naują naikintuvą.



Viena iš pirmųjų A. Jakovlevo konstrukcijų – lėktuvas AIR (taip pavadintas Osaviachimo CK pirmininko Aleksejaus Rykovo garbei pagal pastarojo inicialus. Tai buvo medinis, dvivietis biplanas. Maksimalus lėktuvo greitis – 150 km/h.

Dar kartą perskaitę šią trumpą paskutiniųjų prieškario metų laimėjimų apžvalgą, atkreipę dėmesį į svarbiausių herojų pavardes – Iljušinas, Mikulinas, Švecovas, Jakovlevas, matysime, kad beveik visi jie skirtini tiems patiems „seniesiems specialistams", kurie neapgalvotais Stalino žodžiais, *„mus su aviacija atvedė į pelkę"*.

Pavyzdžiui, dar 1909 metais Švecovas įstojo į Maskvos Baumano technikos universitetą, kuris tuo metu buvo vadinamas Imperatoriškąja Maskvos technikos mokykla. Tik su didžiulėmis išlygomis prie „jaunų ir nežinomų" galime priskirti ir A. Jakovlevą. Jis jau turėjo pakankamai sėkmingos keleivinių lėktuvų su visiškai nevykusiu pavadinimu „AIR" (pagal liaudies komisariato pirmininko ir ateityje demaskuoto „liaudies priešo" A.I. Rykovo inicialus) konstravimo ir gamybos, mokomųjų treniruočių lėktuvo konstravimo ir serijinės gamybos patirties. Gal kaip tik tada Jakovlevo KB specialistai išmoko rasti manevringo lėktuvo valdymo ir stabilumo optimalius parametrus. Ir gėdinga „bombonešio" Jak-2 istorija, ko gera, praturtino generalinį konstruktorių vadinama „per klaidą gimusio" patirtimi...

Dar kartą pakartosiu, buvo ir labai rimtų laimėjimų. Kare svarbesnis nei visi kiti – laiko veiksnys. Gerokai mažiau spalvingas sėkmės paveikslas tampa vos pažvelgsime į 1941 m. birželio 22-osios „momentinę fotografiją". Kovos lėktuvų su varikliu M-82 skaičius tuo metu buvo lygus nuliui. Beveik nulis, keletas dešimčių Il-2 atakos mašinų, kuriomis dar neskraidė ekipažai, buvo Vakarų karinės apygardos oro pajėgose. Vos kiek geresnė padėtis buvo dėl naikintuvo Jak-1. Naujuoju lėktuvu spėta aprūpinti Kijevo ypatingosios apygardos 20-ąjį naikintuvų aviacijos pulką. Dar 6 „jakai" buvo kaimyniniame 91-ajame NAP. Po 20 lėktuvų turėjo Leningrado apygardos 158-asis naikintuvų aviacijos pulkas ir Vakarų apygardos 123-iasis naikintuvų aviacijos pulkas. Dar 19 „jakų" buvo užregistruoti Juodosios jūros KOP. Realiai naująjį naikintuvą spėta įvaldyti tik viename 20-ajame naikintuvų aviacijos pulke, kituose buvo labai gerai, jeigu pavyko atlikti keletą pažintinių skrydžių. Bet kokiu atveju „pirmajame ešelone" , t.y. penkių apygardų ar frontų ir dviejų laivynų KOP, Jak-1 turėta mažiau nei tris procentus. Lašas jūroje.

Dar didesnė griūtis po „Stalino pertvarkos" prasidėjo bombonešių aviacijoje. Šioje srityje ne tik kad nebuvo laimėjimų, bet pastebimas ryškus nuosmukis. Deja, kalbėti apie savaime susiklosčiusias aplinkybes neverta, kaip vienintelio bombonešio vertinimo kriterijaus – maksimalaus greičio – suabsoliutinimas grėsė visišku žlugimu.

37 mm sovietų priešlėktuvinė 1939 m. modelio patranka 61-K. Patrankos tarnyba – 7 kariai. Greitošauda: 160–170 šūvių per minutę.

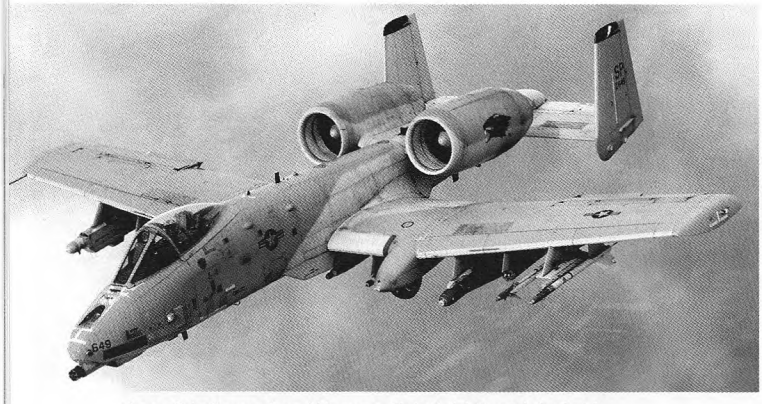
Vokiečių zenitinė artilerija Rževe. Artimesnėje platformoje sumontuoti 3,7 cm zenitiniai pabūklai *Flak* 37. Tolimesnėse platformose 8,8 cm pabūklas *Flak* 18/36.

Nei taktiškai, nei techniškai iš principo neįvykdomas uždavinys „pabėgti nuo naikintuvo“. Jeigu bombonešis ne bėgioja, o bombarduoja, tai jam vis tiek teks susidurti su absoliučiai nejudria zenitine artilerija. Atakos objektą – tiltą, perkėlą, sandėlį su kuru, geležinkelio stotį nesunku numatyti, ir, suprantama, priešas būtinai pasistengs jį apsaugoti ir zenitine artilerija, ir naikintuvais.

Žvelgiant iš techninės pusės – fizikos, skridimo dinamikos – jokie „naikintuvai“ ir „bombonešiai“ iš viso neegzistuoja. Esant vienodam aerodinaminiam lygiui, kaip tik didesnis ar mažesnis variklio santykinis svoris ir lemia lėktuvo maksimalų greitį. Visavertis bombonešis, kurio pusę keliamojo svorio sudaro degalai ir bombos, o varikliams lieka ne daugiau kaip 10–15%, visada greičiu nusileis naikintuvui, kurio 20–25% svorio sudaro galingas variklis.

Antrojo pasaulinio karo metais bombonešio gyvybingumą pirma lėmė panaudojimo taktika – didelis skridimo prie taikinio aukštis, maskavimasis debesimis ir nakties migla, naikintuvų priedanga, taip pat visa aktyvi ir pasyvi paties lėktuvo – bombonešio apsauga. Toks požiūris buvo patvirtintas pirmomis kovos veiksmų akimirkomis – iš naktinių skrydžių sėkmingai grįžo ne tik „pasenę“ SB ir DB-3, bet ir milžiniški lėtaeigiai TB-3. Daugybę dokumentų, liudijančių apie tai, skaitytojas aptiks tolesniuose skyriuose.

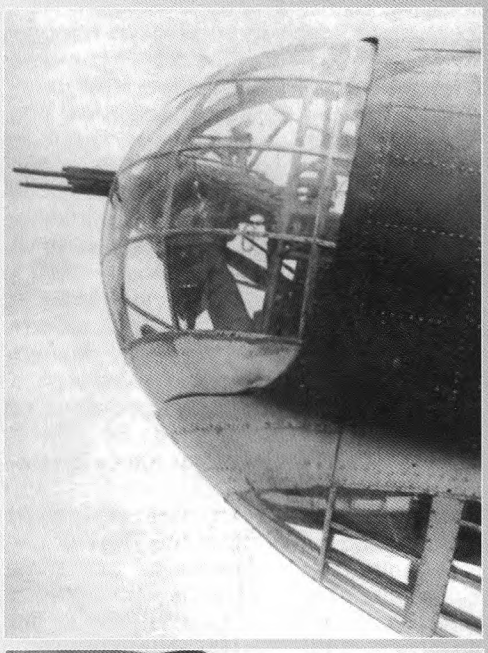
Būtina paminėti, kad smogiamosios aviacijos plėtros kryptis išliko ir kitais dešimtmečiais. Niekas jau nemėgino „aplenkti naikintuvą“, o bombonešiuose ir atakos lėktuvuose buvo tobulinami taikymo bei navigacijos įrenginiai, aktyvios ir pasyvios apsaugos sistemos, buvo kuriamos valdomosios bombos ir raketos, leisiančios bombonešiui nepatekti į aktyvios priešo priešlėktuvinės gynybos zoną. Dvidešimtojo amžiaus pabaigoje „mūšio lauko lėktuvai“ – amerikiečių A-10, sovietų Su-25 skraidė trigubai lėčiau, nei šiuolaikiniai naikintuvai, ir tai nieko nestebino, nekėlė baimės ir nepasitarnavo pagrindu šias mašinas vadinti „beviltiškai pasenusiu laužu...“



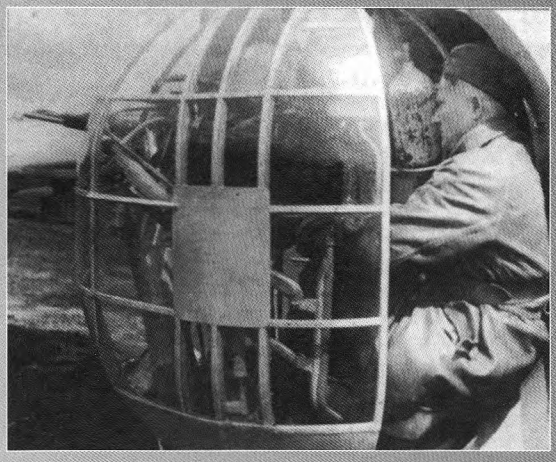
Amerikiečių atakos lėktuvas *Fairchild-Republic A-10 Thunderbolt II*). Maksimalus greitis – 834 km/h. Pirmasis skrydis 1972 m. Naudojamas ir šiuo metu.

Gruodžio (1940 m.) lėktuvų gamybos plane numatyta 1941 metais gaminti net septynių (!) skirtingų tipų bombonešius. Ir kas iš viso to išėjo realybėje?

Sovietų atakos lėktuvas Su-25. Maksimalus greitis – 950 km/h. Pirmasis skrydis 1985 m. Naudojamas iki šiol.



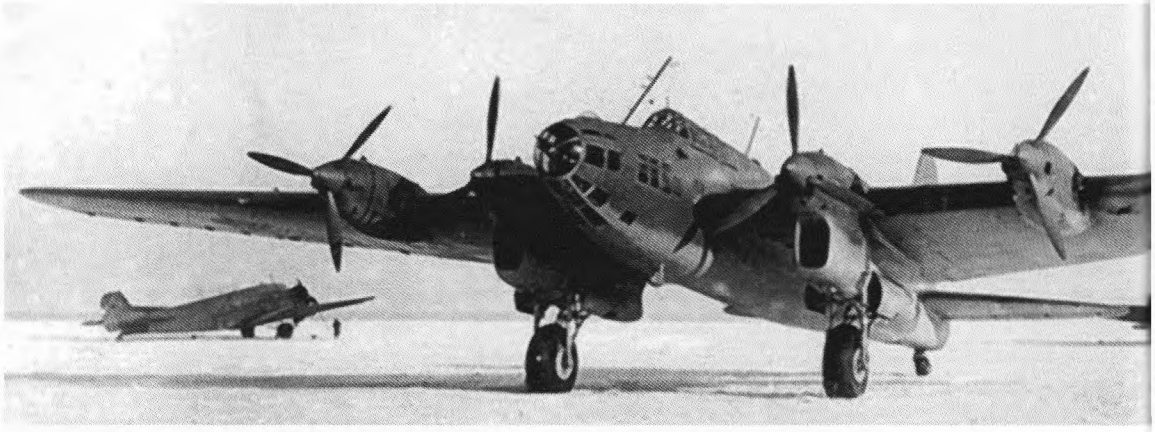
Sovietų lėktuvo Pe-8 (TB-7) priekinėje ir galinėje dalyje sumontuotos aviacinės 20 mm patrankos ŠVAK, skirtos bombonešio gynybai.



Sunkiojo bombonešio Pe-8 ekipažo narys prie 7,62 mm kulkosvaidžio ŠKAS.

Sovietų lakūnės prie sunkiojo keturmotorio bombonešio Pe-8. Maksimalus lėktuvo greitis – 443 km/h., skrydžio nuotolis – 3600 km, pakilimo aukštis – 9300 m. Bombų įkrova iki 5000 kg.

Lengvieji bombonešiai Su-2 ir Jak-4 su „mizeriška" bombų įkrova ir silpna gynybos ginkluote mažame aukštyje negalėjo tapti nei šturmo lėktuvu, nei pilnaverčiu bombonešiu. Labai greitai Jak – jau 1941 metų vasarį, o SU – po metų gamyba buvo nutraukta ir visai vertai jie pamiršti. Sunkusis keturmotoris TB-7 sovietų „skraidančioji tvirtovė", kurio gamybai Kazanėje buvo įrengiama nauja gamykla Nr. 124, birželio 22 d. ryte Sovietų Sąjungai tapo neįsivaizduojama prabanga – per visus metus pagamintos tik 23 mašinos. Puikaus to meto fronto bombonešio Ar-2, pikiruojamojo SB modifikacijos, gamyba buvo nutraukta jau 1941 m. vasario 11-ąją. Net didelis jo 512 km/h greitis, t.y. didesnis nei bet kurio vokiečių bombonešio, buvo pripažintas pernelyg mažu ir Ar-2 vietą gamykloje Nr. 22 (vienoje iš buvusio „Junkerso" koncesijos „ketvertuko" didžiau-

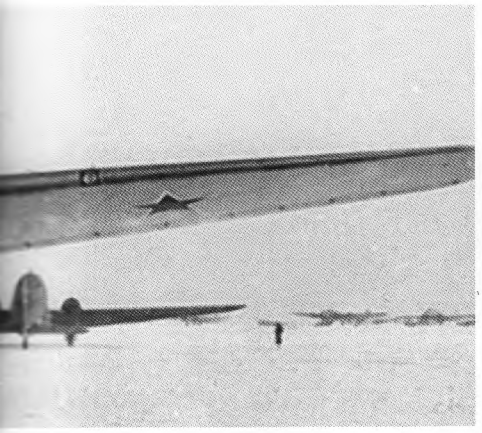


sių šalies aviacijos įmonių), o vėliau Maskvos gamykloje Nr. 39, Irkutsko Nr. 125 ir Kazanės giganto Nr. 124 surinkimo cechuose užėmė greitasis pikiruojamasis bombonešis Pe-2.

Naujasis lėktuvas atsirado NKVD ypatingojo techninio biuro kalėjimų aplinkoje. Jo pagrindu buvo nurodyta panaudoti ten pagal projektą „gaminys 100" sukurtą greitąjį aukštybinį naikintuvą. Sunku buvo sugalvoti netinkamesnį „ruošinį", tačiau 1940 metų gegužę „atskleisti liaudies priešai" gavo įsakymą vos per ... pusantro mėnesio „šimtąjį" paversti bombonešiu!

„Kas greitai gimsta, tas aklas gimsta..." Naujajam bombonešiui likęs pirmtako labai siauras – 1,3 m skersmens – fiuzeliažas neleido vidiniame bombų skyriuje talpinti didesnių nei 100 kg bombų. Didelis leidimosi greitis – mokestis už rekordinį naikintuvo „pirmtako" greitį – eilinių vidutinės kvalifikacijos lakūnų nusileidimą lauko aerodromuose pavertė pavojingu triuku. Neįmanomi konstravimo terminai net neleido pakeisti sudėtingą ir neįprastą elektros distancinio valdymo sistemą (iš hermetiškos aukštai skraidančio naikintuvo kabinos buvo paprasčiau išvesti nejudrių laidų pynę) tradicinėmis traukėmis ir lynais. 50 (!) elektros variklių ir daugybės relių kibirkštys padegdavo benzino garus, todėl daugybę sykių Pe-2 savaime užsidegė ore.

Galų gale buvo pagamintas normalus lėktuvas su 600 kg bombų, o jas pakabinus išorėje – iki 1000 kg įkrova [67]. Numesti bombas smingant buvo galima tik nuo išorinės pakabos, tačiau norint pasiekti maksimalų greitį, t.y. „pabėgti nuo naikintuvo", jų kaip tik ir nebuvo imama! Užbėgdami už akių pasakysime, kad 1941–1942 metais Pe-2 faktiškai naudotas kaip lengvasis „horizontalusis" bombonešis [68]. Vidutinė statistinė bombų įkrova vos didesnė nei 500 kg – tai pagal realias galimybes atitiko amerikiečių vienmotorį naikintuvą „Kitti hawk" bei smarkiai nusileido vieno variklio vienviečiui vokiečių „Focke-Wulf" FW-190 arba jo amerikietiškam konkurentui „Thunderbolt" P-47. Skirtumas tik toks, kad išsilaisvinę nuo bombų šie naikintuvai galėjo garantuotai „apsiginti", o Pe-2, taip ir netapęs pilnaverčiu bombonešiu, iš esmės prarado galimybę aktyviai dalyvauti oro mūšyje.

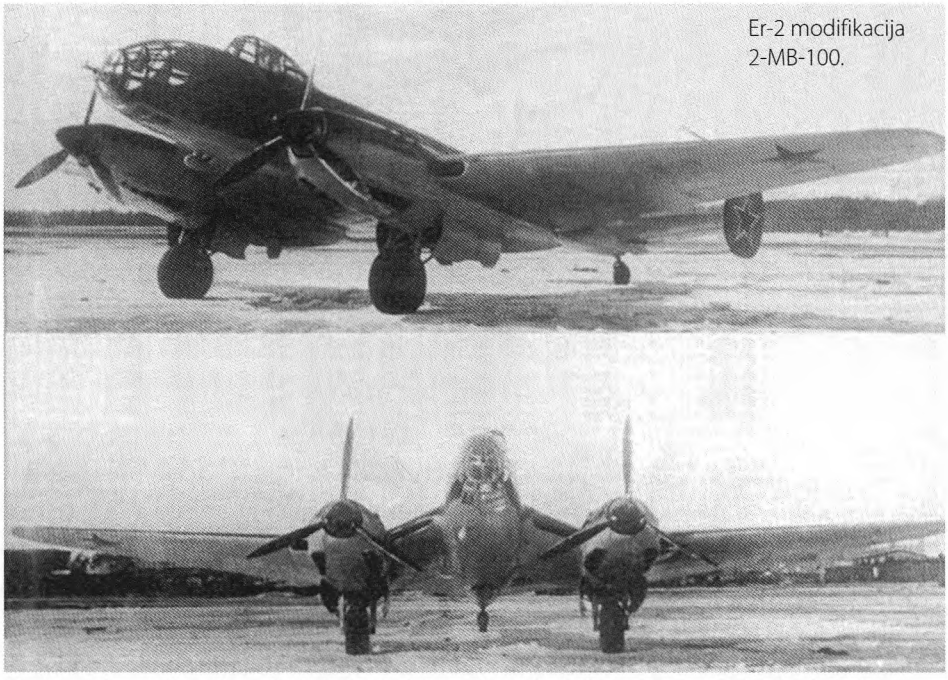


Pe-8 sukonstruotas pasinaudojus vokiečių patirtimi...

Vienu žodžiu, išėjo keistas „bombonešiukas“ su labai kuklia bombų įkrova ir asortimentu bei visa kuo nusileidžiantis Ar-2. Išskyrus vieną dalyką – greitį. Be išorinių bombų įkrovos Pe-2 visame aukščių diapazone skraidė 40 km/h greičiau nei Ar-2. Tai buvo pripažinta svarbiausiu argumentu. Suderinta Ar-2 gamyba nutraukta ir beprotišku greičiu pulta didinti Pe-2 gamybą. Jis tapo vieninteliu kovos lėktuvu, kurio 1941 metais gamyba viršijo planą – 1867 prieš 1700. Tačiau net taip skubant iki 1941 m. birželio 22 d. pirmojo ešelono KOP rikiuotėn suspėta perduoti tik 205 Pe-2, mažiau kaip 6% visų bombonešių parko. Ką jau kalbėti apie lakūnų mokymą skraidyti naujais lėktuvais, mat ne visi jie buvo surinkti, išbandyti skrendant ir įvesti į rikiuotę.

Galima atspėti, kuo Pe-2 projektas pavergė mažaraštį draugą Staliną. Atkreipus dėmesį į YKB žinybinę priklausomybę, galima spėti, kas dalyvavo jo „gundyme“. Vargu ar įmanoma suvokti motyvus, kodėl išbandytas, patikrintas mūšiuose, turintis didelį tolesnės modifikacijos DB-3f potencialą buvo nustotas gaminti dėl trapaus miražo, pavadinto Er-2. Problema ta, kad nežinome Stalino planų, nežinome, su kuo ir kada jis rengėsi kariauti. Todėl sunku suprasti, kam jam reikėjo bombonešio, galinčio nuskristi 5 tūkst. kilometrų, tai yra du kartus viršijantį atstumą nuo Minsko iki Berlyno ir atgal. Nors DB-3f skraidė toliau nei visi serijiniai Vokietijos, Anglijos, JAV bombonešiai, jiems keliamų reikalavimų jis neatitiko. Tačiau net realiame kare prieš Vokietiją ši „nedidelė“ 3300 km skrydžio nuotolio persvara panaudota ne daugiau kaip 6% išskridimų, visi kiti išskridimai buvo atlikti prieš objektus mūšio lauke arba artimajame operatyviniame priešo užnugaryje [70].

Er-2 istorijos pradžia labai įdomi. Vyriausiasis konstruktorius italų aristokratas R. Bartinis gera valia atvykęs padėti „nugalėjusio proletariato“ šaliai, kaip ir reikėjo tikėtis, 1938 metų sausį buvo suimtas. Konstruktorių biurui vadovauti pradėjo jaunas įmonės partorgas Maskvos valstybinio universiteto mechanikos bei matematikos absolventas V. Jermolajevas. Tiesą pasakius, R. Bartinis vertino šį jauną inžinierių ir, kaip tvirtina aplinkiniai, net laikė savo įpėdiniu. Lėktuvas buvo gražus, o jo aerodinamika tobula. Skaičiavimai rodė, kad juo įmanoma pasiekti 5 tūkst. kilometrų skrydžio nuotolį ir maksimalų 565 km/h greitį! Mažytis „bet“ – tokius teorinius parametrus buvo galima pasiekti tik su 18 cilindrų, 1800 AG kilimo galios varikliu M-120. Būtent čia reikėtų stabtelėti ir kantriai palaukti, o dar geriau – įtemptai dirbti artinant tą akimirką, kai bus sukurtas ir pradės patikimai veikti panašios vienetinės galios variklis.

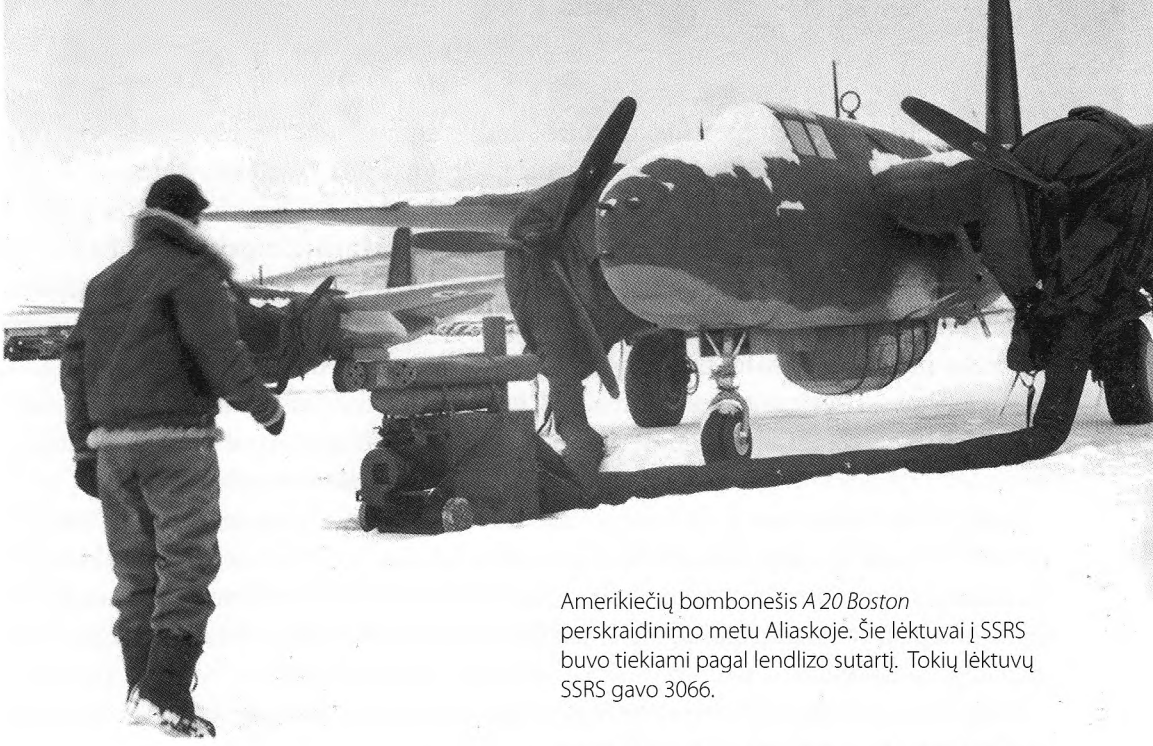


Er-2 modifikacija 2-MB-100.

Sovietų tolimasis bombonešis Er-2 (Jermolajevas-2). Maksimalus greitis – 445 km/h, skrydžio nuotolis – 4100 km, pakilimo aukštis – 7700 m. Lėktuvas buvo ginkluotas: vienu 12,7 mm ir dviem 7,62 mm kalibro kulkosvaidžiais. Bombų įkrova iki 5000 kg.

Šeimininkas bei žinantys jo valią artimieji laukti, aišku, negalėjo ir nenorėjo. 1940 m. gegužės 14 d. įvyko pirmasis naujojo bombonešio skrydis. 1940 m. spalio 17-ąją baigti valstybiniai bandymai KOP mokslo tiriamajame institute. Ir nors bandymų protokole be išlygų konstatuota, kad nė vienas techninio uždavinio reikalavimas neįvykdytas, Er-2 serijinė gamyba pradedama Voronežo aviacijos gamykloje Nr.18. Tuo metu čia vyko pagrindinė Iljušino DB-3f gamyba. Nepatikimai veikiant varikliui M-120 ir M-106 bei AM-37, taip pat aviaciniam dyzeliui M-40, „laikinai" nuspręsta gaminti tolimojo veikimo bombonešį su dviem 1100 AG varikliais M-105. Tačiau nė vienas iš tų, kurie pagal tarnybą privalėjo paaiškinti draugui Stalinui, kad gamtoje stebuklų nebūna – 5 tonų Jak-2 ir 14-os tonų Er-2 negali vienodai gerai ir greitai skraidyti su tais pačiais varikliais, tai padaryti nerizikavo.

1941 m. balandžio 12 d. aviacijos pramonės liaudies komisaras Šakurinas pasirašė įsakymą Nr. 330, pagal kurį DB-3f gamyba Voroneže nutraukiama, o visos gamyklos pajėgos sutelkiamos Il-2 ir Er-2 gaminti. Du nauji, be to, visiškai nepanašios konstrukcijos ir gamybos technologijos lėktuvai tapo nepakeliama našta net tokiam gigantui kaip aviacijos gamykla Nr.18. Net atsižvelgus į Didžiųjų lenktynių meto supaprastintus reikalavimus, pirmųjų Er-2 gamyba buvo siaubinga. Iš 1941 metų pradžioje į rikiuotės dalinius perduotų 60 lėktuvų 6 sudegė ore savaime užsidegus varikliui, vienas pakliuvo į suktuką ir sudužo dėl nežinomų priežasčių. 30 lėktuvų sugedo važiuoklės



Amerikiečių bombonešis *A 20 Boston* perskraidinimo metu Aliaskoje. Šie lėktuvai į SSRS buvo tiekiami pagal lendlizo sutartį. Tokių lėktuvų SSRS gavo 3066.

Sovietų aviacijos kariai linksminasi prie amerikiečių vidutinio bombonešio B-25, kuris į Sovietų Sąjungą taip pat buvo tiekiamas pagal lendlizą.

išleidimo bei įtraukimo hidrosistema. Skubiai sudaryta komisija nustatė, kad benzino sistemos vamzdelis nutiestas šalia įkaitusio variklio išmetimo kolektoriaus – aiškus konstruktoriaus darbo brokas. Benzinas ne tekėjo, o bėgo srove, variklių turbinose trankėsi veržlės, o vienoje iš jų rastas šaltkalvio pamirštas raktas...

Galų gale Er-2 niekada ir netapo kovos lėktuvu – pirmiausia todėl, kad nebuvo adekvataus variklio. Tokia mašina su pernelyg mažo galingumo M-105 varikliais ji vos galėjo pakilti nuo labai ilgų pakilimo takų. Per visą karą į tolimojo veikimo aviacijos dalinius perduota apie du šimtus „sąlyginai tinkamų" Er-2. 1944 metų gruodį Jermolajevas susirgo karštlige ir pirma laiko išėjo iš gyvenimo. Ši liūdna aplinkybė, taip pat artimiau susipažinus su gautais pagal lendlizą amerikietiškais bombonešiais padėjo paskutinį tašką Er-2 projekte.

Grįždami į 1941 metų įvykius, matome, kad gamykla Nr.18 nutraukė DB-3f gamybą ir niekada daugiau prie jos negrįžo, o visi pajėgumai sutelkti atakos lėktuvui Il-2 gaminti. Er-2 nepavyko, vasarį nustoti gaminti Ar-2 ir Jak-4, Pe-2 gamyba ką tik pradėta ir šio lėktuvo kovinis potencialas buvo labai mažas. Vienintelis, nors tai skamba pernelyg neįprastai, atkreipus dėmesį į sovietų karinę ekonomiką, visavertis vidutinis bombonešis, kuris vis dar gamintas serijomis, buvo tas pats DB-3f. Visa laimė, jo gamyba dar vyko pačiame pasaulio pakraštyje Komsomolsko prie Amūro gamykloje Nr. 126. Mažo pajėgumo, lyginant su gigantu Nr.18, gamykla gamino vos po 60 lėktuvų per mėnesį – to neužteko net mūšių nuostoliams kompensuoti, o apie bombonešių dalinių didinimą ir rimtą lėktuvo modernizavimą tokiomis sąlygomis nevertėjo net svajoti.

Todėl 1941 metų vasarą „Stalino sakalams" teko kariauti lėktuvais, kurie buvo ginkluotėje ir masinėje gamyboje Stalinui paskelbus Didžiąsias lenktynes – nusipelniusiais Ispanijos ir Suomijos karų veteranais – naikintuvais I-16, bombonešiais SB ir DB-3. Sprendžiant iš vakarų apygardų KOP sudėties, dveji metai iš SSRS istorijos tiesiog dingo. Dingo nebūtyje.

Iš karto pasakytina – anksčiau vartotų metaforų nereikia suprasti paraidžiui. Aviacijos ginkluotė keitėsi. Nors pasikeitimai buvo net labai keisti.

Trečiąją pirmojo ešelono – penkių apygardų/frontų ir dviejų laivynų KOP – naikintuvų dalį sudarė biplanai I-153 „Čaika". Formaliai tai buvo „naujas lėktuvas". Iki šios dienos nė vienas istorikas, svarstęs šia tema, taip ir nerado normalaus paaiškinimo, dėl kokių priežasčių, dėl kurių jau savo gimimo metu morališkai pasenęs naikintuvas biplanas buvo gaminamas visus 1939 ir 1940 metus! Kadangi svarbiausias gamintojas buvo flagmanas – Maskvos aviacijos gamykla Nr. 1 (dabar Samaros gamykla „Progresas"), tai ir pagamino šių „čaikų" daugiau nei 3,4 tūkstančio. 1940 metų I-153 gamyba aplenkė I-16 gamybą (2362 prieš 1607).

Aliarmas. Volchovo frontas, Tichvino rajonas. Lakūnai rengiasi skristi lėktuvais I-153 „Čaika". 1941 m. Dešinėje: sovietų kariai kabina bombą po naikintuvo I-153 sparnu. 1941 m.

Be visa kita, I-153 gamybos programa „suėdė“ ne mažiau kaip 3,4 tūkst. iš tikro naujų ir puikių to meto M-62/M-63 variklių, o pridėjus remontuotus bei išnaudojusius visus išteklius, variklių bus dar daugiau. Pagal gabaritus ir tvirtinimo vietą šį variklį buvo galima labai lengvai pakeisti ankstesniąja „Wrigth“ variklio M-25 versija. Chalkin Golo mūšiuose toks keitimas buvo atliekamas tiesiog lauko sąlygomis. 62 Tai reiškia, kad tris tūkstančius variklių mažesnėmis laiko ir darbo sąnaudomis buvo galima panaudoti daug naudingiau arba sumontuoti į anksčiau pagamintus I-16. Tai būtų daug labiau pravertę 33 NAP, kuris sutiko karo pradžią 70 km nuo sienos Bresto (Brastos) rajone, būdamas ginkluotas 1937–1938 metų gamybos 5 tipo (!) „ispaniškais“ I-16 61. Iš viso buvo pagaminta beveik 5 tūkstančiai „išakų“ su 750 [arklio] galios varikliu M-25 62. Net atsižvelgus į neišvengiamus lėktuvų nuostolius mūšiuose ir avarijose, buvo kur sumontuoti tris tūkstančius galingų variklių, bet hipnotizuojančiai veikiantys žodžiai „naujas naikintuvas“ buvo stipresni...

Galų gale I-16 ir I-153 gamyba buvo nutraukta ir dvi didžiausios aviacijos gamyklos Gorkio Nr. 21 ir Maskvos Nr.1 – pradėjo gaminti du naujus naikintuvus. Po įnirtingos kovos, kuri tęsėsi vos ne visus 1940 metus, naikintuvą LaGG-3 gaminti pavesta Gorkio gamyklai. Pagal išorinį vaizdą ir pagrindinius komponuotės sprendimus bei pagal naudojamą variklį – tai tas pats M-105, LaGG-1 buvo tik dar labiau sugadintas Jak-1 analogas. Sugadintas dėl objektyvių priežasčių: lėktuvo gamyba prasidėjo aviacijos pramonės liaudies komisaro M. Kaganovičiaus iniciatyva Kuncevo „slidžių ir sraigtų“ gamyklos pagrindu, o tęsėsi pamaskvės baldų gamykloje, pervadintoje „Aviacijos gamykla Nr. 301“. Baldų gamybos kilmė bei naujai „išdygusiame“ Lavočkino konstruktorių biure patirties stoka lėmė ir medžiagos pasirinkimą – medinis lėktuvas su jėgos elementais iš deltamedienos. Nuostabi išorė – pirmasis egzempliorius buvo padengtas vyšnių raudonumo laku ir nupoliruotas blizgėjo lyg veidrodis – ir kartu pernelyg didelis svoris. Esant vienodai variklio 1100 AG kilimo galiai, I-180 konstrukcijos svoris buvo 2020 kg, tuščias Jak-1 svėrė 2445 kg, o LaGG-3 – net 2680 kg.

Nasikintuvas LaGG-3. (konstruktoriai – Lavočkinas, Gorbunovas, Gudkovas). Patobulinta LaGG-1 versija. Pirmasis skrydis 1940 m. Lėktuvo greitis – 549–591 km/h, skrydžio nuotolis – 610–1100 km, pakilimo aukštis – 9000–10000 m.

Lėktuve iš anksto nusileidžiančio taktinėmis bei techninėmis charakteristikomis „jakui“ ir reikalaujančiam daug daugiau darbo jį gaminant, nebuvo jokio reikalo naudoti vienintelį deficitinį variklį ir vieną ne mažiau deficitinę aviacijos patranką ŠVAK. Bet vis tiek „Jak-1“ pavestas gaminti „Sarkombainui“, o LaGG-3 gaminti patikėta vienai iš keturių didžiausių šalies aviacijos gamyklų. 21-oji buvo ne baldų gamykla, poliruoti fortepijonų ten nemokėta, be to, tam nebuvo tinkamų įrenginių ir medžiagų, o serijinis „lagas“ tapo dar lėtesnis dėl padidėjusio nepoliruoto paviršiaus ploto trinties.

Medinio lėktuvo, labai besiskiriančio konstrukcija nuo anksčiau gaminto I-16 užtruko ir 1941 m. birželio 22 d. vakarų apygardų karinėse oro pajėgose „lagų“ praktiškai nebuvo. Dvi dešimtis mašinų spėjo gauti Leningrado apygarda, bet iki karo pradžios parengti jų rikiuotei nespėjo. Pirmųjų serijinių LaGG-3 gamybos kokybė buvo tokia, kad didžiausia lėktuvų dalis buvo visai neparengta kovai. Perkaisdavo varikliai, tekėjo radiatoriai ir hidrosistemos, lūžo leidimosi skydelių traukės, neveikė važiuoklės įtraukimo bei išleidimo sistema. Bet vis tiek 1941 metų kovos lėktuvų gamyboje LaGG-3, smarkiai aplenkęs Jak-1 – 2960 prieš 1950, užėmė garbingą antrąją vietą .

Pagrindiniu Didžiųjų lenktynių nugalėtoju tapo naikintuvas MiG-3. Jam gaminti buvo skirta galingiausia aviacijos gamykla Nr.1. 1941 metų plane numatyta pagaminti 3600 „migų“. 1941 metų gegužės 28 d. VKP(b) CK ir LKT nutarimu gamyklai Nr.1 nurodyta iki birželio 10 d. mašinų gamybą padidinti tiek, kad būtų pagaminama po 13 mašinų kasdien! Sovietų aviacijos gamybos flagmanas padirbėjo puikiai, ir karo pradžioje, neskaičiuojant laivynų KOP, vakarų apygardų karinėse oro pajėgose buvo 900 naikintuvų MiG-1/MiG-3. Kitais žodžiais sakant, „migų“ fronte buvo daugiau nei „meserių“. Būtent MiG-3 tapo tuo **vieninteliu „naujo tipo lėktuvu“**, kuris dalyvavo daugelyje pirmųjų karo dienų ir savaičių kovų.

„Migo“ atsiradimo ir su juo susiję dramatiški įvykiai daugybę kartų aprašyti istorinėje literatūroje. Trumpai priminsime tik pagrindinę įvykių grandinę.

Sovietų naikintuvas MiG-3.
Pirmasis skrydis – 1940 m.

1939 metų vasarą Polikarpovo KB savo iniciatyva parengė eskizinį naikintuvo projektą, pavadintą I-200. Apskaičiuotos aukščio bei greičio charakteristikos buvo fenomenalios – su dviejų turbokompresorių varikliu AM-37 11 600 m aukštyje maksimalus greitis siekė 717 km/h. Tokių parametrų lėktuvas tiesiog „privalėjo" tapti konkurso Stalino prizui nugalėtoju.

Tiesa, nei apie veikiantį variklį, o tuo labiau veikiantį turbokompresorių (šis įrenginys naudoja išmetamųjų dujų energiją varyti turbinai, taip padidindamas variklio naudingumo koeficientą ir pagerindamas jo veikimą dideliame aukštyje) nebuvo net užuominos. Oru aušinamas, sunkus ir ilgas variklis sumažino apžvalgos plotą iš piloto kabinos bei apsunkino išilginį valdymą; AM variklio komponuotė neleido sumontuoti patrankos, šaudančios per oro sraigto reduktoriaus veleną; dėl pernelyg didelės krovos sparnui sumažėjo manevringumas, o leidimosi greitis, pasirodo, buvo daug didesnis nei kitų naikintuvų. Vienu žodžiu, projektas buvo absoliučiai „žalias" ir Polikarpovas ne tik nepranešė apie jį „aukščiau", bet ir uždraudė tai daryti bendradarbiams. Deja, visuotinėje skundikų aplinkoje paslapčių nebūna...

1939 metų lapkričio pabaigoje Polikarpovas su didele inžinierių delegacija ir žvalgų grupe išvyko į Vokietiją. Šį metą draugų grupė palaikė tinkamiausiu vagystei. CK politinio biuro sekretoriaus, susisiekimo ir kuro pramonės liaudies komisaro L. Kaganovičiaus brolis M. Kaganovičius, iki kurio išmetimo iš aviacijos pramonės liaudies komisaro pareigų liko suskaičiuotos savaitės, o iki savižudybės 1941 metų liepą – pusantrų metų, skubėjo užsitikrinti Politinio biuro nario, vyriausybės vadovo pavaduotojo, užsienio prekybos liaudies komisaro ir drauge vieno iš „pačių" Šeimininko artimiausiųjų rato A. Mikojano, parama. Būtina pažymėti, kad trečiasis J. Kaganovičius nuo 1939 metų pradžios dirbo užsienio prekybos liaudies komisariate A. Mikojano pavaduotoju. J. Kaganovičiaus įpėdinis Gorkio srities komiteto pirmasis sekretorius draugas Šachurinas labai greitai pakeitė M. Kaganovičių aviacijos pramonės liaudies komisariate.

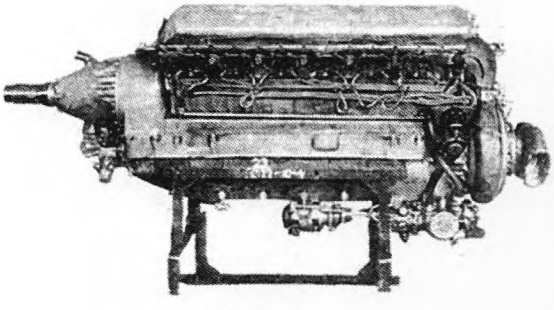
Sovietų valstybės vadovai: (iš kairės) S. Kirovas, L. Kaganivičius, G. Ordžonikidzė, J. Stalinas ir A. Mikojanas.

Tokiame „šio pasaulio stipriųjų“ kamuolyje su nepartiniu dvasininko sūnumi Polikarpovu niekas nesirengė terliotis. 1939 m. gruodžio 8-ąją M. Kaganovičius iš karto išleido keletą įsakymų, kuriais remiantis naikintuvo I-200 projektas ir 80 geriausių specialistų iš Polikarpovo KB buvo perduoti naujajam ypatingajam konstruktorių biurui. Jam vadovauti paskirtas Artiomas Mikojanas – Anastazo Ivanovičiaus tikrasis brolis. Nuostabus faktas, kad netikėtai „skiriant į caro svitą“ jaunas, 34 metų konstruktorius Artiomas Ivanovičius atostogavo vyriausybės pamaskvės sanatorijoje„Barvicha“

Nuo jaunystės Artiomas Mikojanas ėjo vyresniojo brolio pėdomis: dvidešimtmetis jis tapo VKP (b) nariu, o 23 metų – Maskvos miesto Spalio tramvajų parko partinės organizacijos sekretoriumi. Vėliau jo biografijoje – virtinė sekretoriaus krėslų įvairiose vietose. 1931 metais A. Mikojanas, neturėdamas baigto vidurinio išsimokslinimo, įstoja į Žukovskio karinę oro akademiją. Baigęs mokslus nuo 1937 metų dirba kariniu atstovu Maskvos 1-ojoje aviacijos gamykloje. 1939 metų kovą jaunas specialistas pervedamas dirbti į gamyklos KB ir iš karto paskiriamas brigados viršininku. Taip buvo iki tos akimirkos, kol tapo generaliniu konstruktoriumi. A. Mikojanas konstruktoriumi išdirbo lygiai devynis mėnesius, na, kaip ir priklauso išnešiojant kūdikį.

Visai įmanoma, kad šiuolaikiniam televizijos išdresuotam Rusijos skaitytojui, kad „šaunūs vaikinai“ prasideda nuo vieno milijardo dolerių „kešo“, dovana, kurią M. Kaganovičius padėjo prie Anastazo Mikojano kojų, pasirodys nepadoriai kukli. Bet nematuokite praėjusio laiko šiandienos matais! Tuo metu liaudis nebuvo išlepinta naftos prekeivų, o geriausio sovietų KOP naikintuvo kūrėjo statusas atverdavo duris į patį pagrindinį šalies kabinetą. Liko tik įtikinti Staliną, kad I-200 yra geriausias. Popieriuje įrašius tokius maksimalaus greičio skaičius, tai padaryti buvo visai nesudėtinga.

Galų gale didelių pastangų, įtempto tūkstantinio kolektyvo darbu, keleto lakūnų bandytojų gyvybių kaina, beje, būtent taip atsirado ir visi kiti to beprotiško meto lėktuvai, I-200 projektas su varikliu AM-35A virto naikintuvu MiG-3. Dideliame, 7 km, aukštyje, lėktuvas pasiekdavo 640 km/h greitį, šiuo rodikliu lenkė visus kitus masinius SSRS priešų ir būsimųjų sąjungininkų naikintuvus. Netoli žemės greitis siekė



MiG-3 variklis AM-37.

Lėktuvas MiG-3 bandomas aerodinaminiame vamzdyje T-101.

490 km/h, vos kiek daugiau nei „jako“ arba E serijos „meserio“. Sunkaus, 3355 kg svorio lėktuvo kilimo greitis buvo net labai vidutiniškas – 5 km per 6,5 minutes (I-180 – 5 min., „Messerschmitt“ Bf-109F-5,2 min.). Taisyklingo, t.y. nepraradus aukščio ir be slydimo, viražo atlikimo laikas – 28 sekundės (Bf-109E – 25 sek., Bf-109f –18 sek., I-16 – 17 sek., biplano I-153 – 13 sek.). Žvelgiant iš to meto pozicijų, tūpimo greitis buvo pernelyg didelis – 145 km/h („meserio“ – 125 km/h, I-180 – 120 km/h). [63]

Tačiau ne ši palyginti prieštaringa skridimo charakteristika, ne silpna pagal penktąjį dešimtmetį ginkluotė – vienas 12,7 mm kulkosvaidis BS, du 7,62 mm ŠKAS, ne daugybė konstrukcijos defektų ir lėktuvo bei variklio gamybos brokas (laikui bėgant juos buvo galima pašalinti) „migo“ pasirinkimą pagrindiniu sovietų KOP naikintuvu pavertė didžiausia klaida. Problema visai kita. Sovietų Sąjungos didvyris, karo pradžioje KOP Vakarų fronto 43-iosios naikintuvų divizijos vadas G. Zacharovas, kovojęs Ispanijoje ir Kinijoje, skraidęs sovietų naikintuvais pradedant I-2bis, atsiminimuose rašo: „Pilotavimo klaidų jis neatleisdavo, buvo skirtas tik geram lakūnui. Vidutiniškas lakūnas su „migu“ automatiškai patekdavo į silpnųjų gretas, o silpnas tiesiog negalėjo juo skraidyti“. [64]

Išsakytą pokario atsiminimuose nuomonę visiškai patvirtina prieškario ir karo meto dokumentai. 1941 metų gegužės 15 d. Vakarų YKA KOP štabo pranešime 9-osios aviacijos divizijos „migų įvaldymas“ aprašomas taip:

„Kadangi skraidyti MiG-1 ir MiG-3 yra gana sudėtinga, daugelis lakūnų labai nesveikai reagavo į šiuos lėktuvus. Pavyzdžiui, kai majoras R. sudaužė mašiną, jaunesnysis leitenantas K. pareiškė: „Jeigu toks patyręs lakūnas kaip R. sudaužė mašiną, tai mums pats Dievas prisakė...“ Leitenantas S. pareiškė: „Šia mašina ilgai neskraidysi, vis tiek suduši“. Reikia pastebėti, kad įvykiai skraidant sustiprino šias nuotaikas...“ [65]

1941 metų rudenį – tiksli data nenurodoma – Pietų fronto KOP 20-osios aviacijos divizijos vadovybės sudarytame pranešime „Avarijų ir katastrofų priežastys“ skaitome: „Lėktuvas pernelyg jautrus, linkęs patekti į suktuką, ypač staigiai pasukus išeinant iš atakos, taip pat oro mūšyje. Lėktuvu MiG-3 į suktuką netikėtai patekdavo beveik visas skraidantis personalas, net ir pulkų vadai. Patekus į suktuką mažame aukštyje ištikdavo katastrofa“. [66]

Galbūt MiG-3 būtų radęs savo nišą kaip aukštai galintis skraidyti priešlėktuvinės gynybos (PLG) gaudomasis naikintuvas. Panaudojus jį kovoje buvo galima išnaudoti didžiausią jo pranašumą – milžinišką greitį dideliame aukštyje, o tai leistų užkirsti priešo bombonešiams kelią nepavojingu ginamam objektui atstumu. Kita vertus, PLG lakūnų kvalifikacija ir dislokacija dideliuose stacionariuose aerodromuose su betoniniais pakilimo bei tūpimo takais iki tam tikro lygio galėjo sumažinti lėktuvo pagrindinius trūkumus: pilotavimo sudėtingumą ir didelį tūpimo greitį. Blogas horizontalusis manevringumas taip pat nebuvo didelė kliūtis gaudant nepaslankius sunkiuosius priešo tolimojo veikimo bombonešius.

Tačiau jokių tokios MiG-3 „specializacijos" pėdsakų neaptiksime. T.y. visose populiariose knygutėse ir laikraščių straipsniuose kitaip kaip aukštybiniu gaudomuoju šis lėktuvas nevadinamas, o štai realybėje nieko panašu karo išvakarėse nebuvo.

Odesos miestą ir uostą dengė 69 NAP su I-16, o 20-osios aviacijos divizijos 122 MiG-3 buvo išdėstyti prie Rumunijos sienos Kišiniovo–Belcų rajone. Kijevo ypatingojoje karinėje apygardoje 185 MiG-3, iš jų Kijevo PLG 36-ojoje naikintuvų divizijos sudėtyje – nė vieno. Didelę dalį „migų" turėjo 15-oji mišrioji aviacijos divizija, išskleista pačiame „Lvovo kyšulio" smaigalyje. Lygiai toks pats vaizdas kaimyninėje Vakarų YKA. 43-ioji naikintuvų divizija, sauganti svarbiausius geležinkelių mazgus – Baranovičius, Oršą, Mogiliovą, Minską, ginkluota tik „išakais" ir „čaikomis", o 9-osios mišriosios aviacijos divizijos 237 „migai" sutelkti pačiame „Balstogės kyšulio" smaigalyje. Pabaltijo YKA – 139 migai", tačiau Rygos PLG miestą saugo 21 NAP, ginkluotas I-16, o 11-ajai armijai pavaldžios 8-osios mišriosios aviacijos divizijos 116 „migų" dislokuoti Kauno rajone. Net Leningrado karinėje apygardoje „migų" aptinkama ne išskleistose šalia „antrosios SSRS sostinės" 3-iojoje ir 39-ojoje naikintuvų divizijose – jos ginkluotos „išakais" ir „čaikomis", o palei Suomijos sieną Vyborgo rajone dislokuotoje 5-ojoje naikintuvų divizijoje – 118 ir Keksholmo rajone 153 NAP – 45 lėktuvai.

Puikiai matome, kad MiG-3 norėta padaryti (tai matyti milžiniškuose gamybos planuose) pagrindiniu fronto naikintuvu, t.y. panaudoti jį būtent tokioje pozicijoje, kurioje išryškėtų visi pagrindiniai lėktuvo trūkumai, o pasinaudoti jo pranašumu dideliame

Jak-3 – priešlėktuvinės gynybos lėktuvas.

aukštyje praktiškai niekada nepavyktų. Tikrovėje viskas įvyko dar blogiau. Pasienio aerodromuose sutelkti „migai“ ten ir liko, o 1941-ųjų vasarą sovietų KOP pagrindiniu „darbiniu arkliuku“, atleiskite už ne vietoje pateiktą kalambūrą, tapo nusipelnęs senasis „išakas“.

Vėliau pasienio grumtynėse išlikę aviacijos pulkai pradėti perginkluoti trimis naikintuvų tipais – MiG-3, LaGG-3, Jak-1, be to, kai kurie per 1941-ųjų metų antrąjį pusmetį spėjo persiginkluoti net du kartus. Sukaupta kovinė patirtis parodė, kad MiG-3 šiame „trejetuke“ blogiausias.

Tuo metu karas „šienavo“ toliau. Neblogai parengtų prieškarinių lakūnų gretos nenumaldomai mažėjo, o iš mokyklų atvykę jauni seržantai, pasak Zacharovo, „tiesiog negalėjo skraidyti „migais“. Paskutinį ir lemiamą smūgį sudavė aviacijos variklių gamyklos Nr. 24 evakuacija ir joje pradėta didelės variklių AM-38 serijos, skirtos atakos lėktuvui Il-2, gamyba. Variklio AM-35 gamyba nutraukta, paskui, 1942 metų pradžioje, „migo“ gamybą nutraukė ir gamykla Nr. 1. Net iki pačios karo pabaigos vadinamasis „Mikojano KB“ masiškai nieko gaminti taip ir neįstengė. Būtent toks prisiloškiantis buvo Didžiųjų lenktynių rezultatas.

Vokiečių aviacijos technikai apžiūri sovietų naikintuvą MiG-3 užimtame Kėdainių aerodrome. 1941 m.

I. Kožedubo lėktuvas La-7. Šis lėktuvas buvo sukurtas S. Lavočkino konstruktorių biure OKB-21, Pradėtas gaminti 1943 m. La-7 buvo pagaminti 5753. Lėktuvo maksimalus greitis 680 km/h, skrydžio nuotolis – 635 km, pakilimo aukštis – 10750 m. Naikintuvas buvo ginkluotas dviem 20 mm patrankomis ŠVAK arba trimis 20 mm Berezino konstrukcijos patrankomis B-20.

1.5. BENZINAS IR ŽMONĖS

Po taip ilgai trukusio pokalbio apie lėktuvus, variklius ir gamyklas galų gale laikas pereiti prie pagrindinės karo aviacijos sudedamosios dalies svarstymo. „Geriausias lėktuvas tas, kurio kabinoje sėdi geriausias lakūnas“. Ši taisyklė galioja visais laikais ir dar labiau tiko Antrojo pasaulinio karo metais, kai lėktuvų, navigacijos, taikinių aptikimo, ginkluotės valdymo automatizacijos lygis buvo labai žemas arba kartais tiesiog nulinis. Lakūnų šaulių, pilotavimo, taktinis parengimas ir lėmė galutinį sistemos „žmogus – lėktuvas“ efektyvumą. Tačiau šios nenuneigiamos ir todėl visiškai banalios „lakūno parengimo“ tiesos neatsakė į vieną labai sunkų klausimą. Kokią pasirinkti pagrindinę priemonę – **kiekybės matą.**

Atrodytų, kokių gali kilti sunkumų? Pernelyg didelio pasirengimo nebūna... Deja, viskas daug sudėtingiau. Visiškai pagal dialektikos dėsnius „neiginio neigimas“ (kaip mus mokė institute), efektyvus „aviacijos techninės dalies“ naudojimas (šis terminas vis dažniau bus aptinkamas šios knygos puslapiuose) įmanomas tik esant aukštos kvalifikacijos lakūnams. Jiems parengti reikia milžiniškų materialinių išteklių, dėl to praktiškai neįmanoma kurti ir atnaujinti „techninę dalį“.

Dabar nuo pseudofilosofinių svarstymų pereisime prie paprastos ir konkrečios aritmetikos.

I. Koževdubas sovietų propagandinėje nuotraukoje prie savo lėktuvo.

Žymiausias sovietų asas, triskart Sovietų Sąjungos didvyris, apdovanotas dviem Lenino ordinais, septyniais Raudonosios žvaigždės ordinais Ivanas Koževdubas. Karo pabaigoje lakūnas skraidė lėktuvu La-7. Atliko 330 kovinių išskridimų, dalyvavo 120 oro mūšių, numušė 64 priešo lėktuvus. Antrojo pasaulinio karo pabaigoje amerikiečių lėktuvai, supainioję su vokiečių lėktuvais, numušė sovietų naikintuvus. I. Koževdubas pakilo į orą ir pats numušė du amerikiečių naikintuvus...

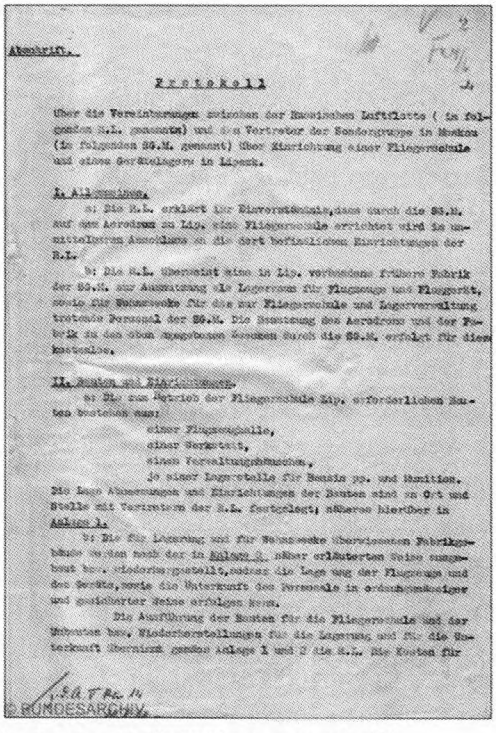
Naikintuvas La-7 sovietų pašto ženkle.

Pradiniu laikysime 150 valandų skaičių. Tokį ketvirtojo – penktojo dešimtmečio metinį skrydžių skaičių galime laikyti pakankamai intensyviu parengimu ir lakūno gero parengimo palaikymu. Raudonosios armijos karinių oro pajėgų rikiuotės daliniuose 1941 metų kovo 11 d. SSRS liaudies komisaro įsakymu Nr. 0020 vienam lakūnui buvo nustatyta per metus 160 skrydžio valandų norma [71].

Tos eros tipinio aviacijos variklio ištekliai buvo 100 motovalandų. Noriu atkreipti dėmesį – tipinio, ne tik sovietinio. Teoriškai, pasibaigus variklio ištekliams, buvo galima jį siųsti kapitaliniam remontui, o po kokybiško kapitalinio remonto vėl sumontuoti – jeigu ne koviniame, tai koviniame mokomajame lėktuve. Sakykim, kokybiškas kapitalinis remontas suteiks varikliui dar 50 „gyvybės“ valandų. Net esant šiems, visiškai nepastebimiems griežtų aviacijos normų nuokrypiams, norint tinkamai parengti lakūną naikintoją, būtina panaudoti vieną aviacijos variklį per metus. Apie sunkiojo 4 variklių bombonešio piloto parengimą kol kas patylėsime.

Tai tik ilgo naudojamų materialinių išteklių sąrašo pradžia. Variklis savaime, be kuro neveikia. Tipinis to meto variklis vienai arklio galiai sunaudodavo apie 0,3 kg benzino per valandą. Vadinasi, lengvasis vienmotoris naikintuvas su 1000 AG varikliu (į šią kategoriją praktiškai patenka visi sovietų, vokiečių, prancūzų, anglų ir kiti penktojo dešimtmečio pradžios naikintuvai) per valandą sunaudos 300 kg benzino. Arba 45 tonas per metus pagal nustatytus 150 valandų skraidymus. Dvi to meto geležinkelio cisternos.

Lėktuvas *Heinkel* D-17 Lipecko aviacijos mokyklos aerodrome. Lipecke veikė sovietų ir vokiečių aviacijos bandymo poligonas, kuriame mokėsi abiejų šalių lakūnai.



Sovietų ir vokiečių 1925 metų sutartis dėl Lipecko aviacijos mokyklos.

Ar tai daug – vienas variklis ir dvi cisternos aviacinio benzino? Visiškai nedaug, jeigu uždavinys, parengti vieną lakūną. Arba šimtą lakūnų. Tačiau draugo Stalino užmojai buvo išreiškiami visai kitais skaičiais.

1938 metų pradžioje, t.y. pusantrų metų iki pasaulinio karo pradžios, skraidymo mokyklų sistemoje ir DVRA karinėse oro pajėgose mokėsi neskaičiuojant kitų aviacijos specialistų – šturmanų, radistų, šaulių bombų mėtytojų, 9200 lakūnų [72]. 1940 metų lapkričio 5 d. VKP(b) CK potitinis biuras patvirtino LKT nutarimą Nr. 2265-977, pagal kurį per 1941 metus buvo būtina parengti 32,5 tūkst. lakūnų. Iki metų pabaigos bendras sovietų KOP lakūnų ekipažų skaičius turėjo pasiekti netoli 60 (šešiasdešimt) tūkstančių.

Jau priimant šį sprendimą Raudonosios armijos kadrų buvo 37 558 lakūnai [73].

Griežtai sakant, ties šiais skaičiais problemos svarstymą galime užbaigti. Parengti 32 tūkst. karinių lakūnų per metus neįmanoma. Jokia ekonomika tokios įtampos neišlaikytų. Taip, galima suteikti laipsnius, išduoti atitinkamą uniformą ir pavadinti būsimuosius mirtininkus „Stalino sakalais“. Tai padaryti galima. Bet 32 tūkst. aviacijos variklių ir 1,5 mln. tonų aviacinio benzino (bombonešių įguloms parengti šis skaičius padvigubėtų) Sovietų Sąjungoje nebuvo, o ką kalbėti jau apie tai, kad benzino reikėjo ir rikiuotės daliniams. Gaminamų variklių (jų 1941 metų plano įvykdyta mažiau nei pusė!) vargu ar užteko vykdyti grandiozinei naujų lėktuvų gamybos programai. Numatytas uždavinys taip skanda-

lingai neatitiko realių šalies galimybių, kad pats laikas iškelti klausimą apie psichinę šio „žmogaus“, kuris vadintas VKP (b) CK politiniu biuru, sveikatą.

„Skristi toliau visų, aukščiau visų, greičiau nei visi“. Odesos 1940 m. „Stalino sakalų“ – karo aviacijos mokyklos kursantai.

Aviacijos klubo instruktoriai. Antrajame plane: kursantai prie mokomųjų lėktuvų U-2 (Y-2).

Beje, 30 tūkst. variklių skrydžiams buvo „prabanga“, bombonešių pilotams parengti jų reikėjo dar daugiau. Tai buvo nepakeliama našta SSRS ekonomikai, o sovietų karinių oro pajėgų – visų KOP, o ne tik skraidymo mokyklų ir karo mokyklų, aprūpinimas aviaciniu benzinu buvo absoliutus siurrealizmas. Šalis, tuo metu turinti pačią pajėgiausią naftos gavybos pramonę visame Senajame pasaulyje, savo aviacijai skyrė griežčiausią „bado davinį“.

Naftos gavybos bokštas Embos (Kazachija) rajone 1930 m.

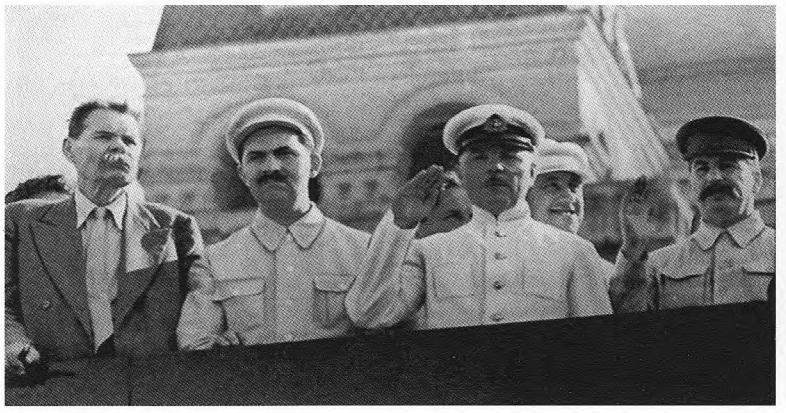
Pradėjusi naudoti Baku naftos gavybos rajoną Rusija užsitikrino pasaulio lyderystę naftos gavybos pramonėje. 1904 metais 90% visos pasaulinės naftos gavybos teko dviem šalims: JAV –13,8 mln. t ir Rusijai – 10,1 mln. t. Tuo metu visas kitas pasaulis išgaudavo dešimt kartų mažiau nei šios dvi lyderės. Ketvirtojo–penktojo dešimtmečio sandūroje naftos gavyba JAV siekė 160 mln. tonų, o SSRS buvo išgaunama apie 31 mln. tonų. Artimiausias rytų pusrutulyje konkurentas Iranas išgaudavo tris kartus mažiau.

Naftos gavyba Rumunijoje buvo penkis kartus mažesnė nei SSRS, tik 5,5–6,5 mln. tonų. Be to, Rumunijos naftos pristatymas į Vokietiją niekada neviršijo 2,5–2,8 mln. tonų ribos. Pati Vokietija, net įskaičiuojant versloves Austrijoje, Čekijoje, Lenkijoje ir Jugoslavijoje išgaudavo ne daugiau nei 1,4–1,6 mln. tonų naftos per metus.

Žvelgiant į šiuos skaičius, sunku pasakyti, kuo daugiau reikėtų stebėtis: ar tuo, kad Vokietija pradėjo pasaulinį karą, stodama prieš šias tris didžiausias valstybes – Britų imperiją, SSRS, JAV ir įstengė išsilaikyti kelerius metus, kol buvo sutriuškinta ir priversta kapituliuoti, ar tuo, kad, išgaudama 31 mln. tonų naftos per metus sovietų aviacija liko be degalų.

Didelio oktaninio skaičiaus aviacinio benzino – B-74 ir B-78* – 1938 metais gavyba siekė 0,072 mln. tonų, o 1939 metais 0,142 mln. tonų [74]. Būtina pažymėti, kad nurodytu metu kuro ir aviacijos pramonės liaudies komisarų pareigas užėmė du tikri broliai L. ir M. Kaganovičiai, tačiau net tokia artima giminystė neleido suderinti aviacijos poreikių su naftos krekingo gamybos apimtimis. Tik 1941 metais didelio oktaninio skaičiaus aviacinio benzino atsargų sukaupimo planinis uždavinys (faktiškai neįvykdytas) pasiekė 0,45 mln. tonų per metus [75]. Užplanuotos, bet taip realybėje ir nepasiektos aviacinio benzino atsargos, beje, atsižvelgus į karinio jūrų laivyno poreikius, iki 1941 metų balandžio 1 d. turėjo sudaryti iš viso 234 tūkst. tonų, 131 tūkst. tonų benzino B-74 ir 103 tūkst. tonų benzino B-78 [76].

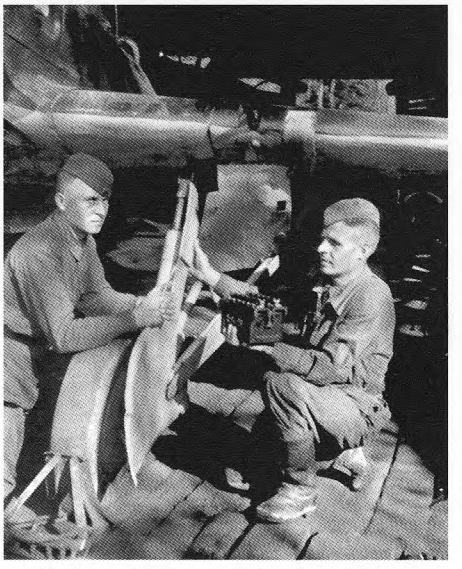
* Priešingai, negu plačiai įsigalėjusi nuomonė.



M. Gorkis, L. Kaganovičius, K. Vorošilovas ir J. Stalinas Lenino mauzoliejaus tribūnoje. Maskva, 1931 m. L. Kaganovičius – J. Stalino bendražygis, vienas iš represijų organizatorių, Politinio biuro CK narys, SSRS kuro, vėliau naftos pramonės liaudies komisaras.

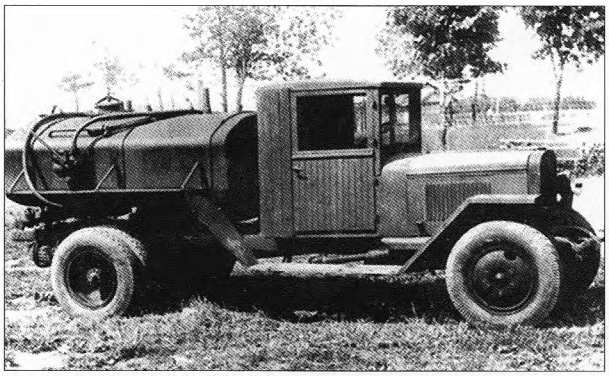
Ką šie skaičiai mums sako?

Vakarų YKA karinių oro pajėgų daugybės puslapių 1941 m. gegužės 15 d. pranešime pateiktas „Vakarų YKA KOP vienos degalų talpyklos apskaičiavimas be 1941 metų formuočių“ [77]. Dokumente daugybė skaičių, o baigiamas jis, konstatuojant, kad esamuose „daliniuose“, o tai svarbus patikslinimas, kuro atsargos *„vidutiniškai siekia 2,3 „pripylimo“ vienam pulkui“*. Prisipažinsiu, aš tuo nepatikėjau ir pasinaudojau skaičiuotuvu. Ne, viskas tikslu: be neliečiamų kuro atsargų, dar vienas svarbus patikslinimas, visai apygardos, būsimojo Vakarų fronto, aviacijai benzino galėjo **užtekti vos 2,3 išskridimo**. Būtina pažymėti, kad raporto autoriai šį pranešimo faktą, pasmerkiantį fronto aviaciją greitam ir neišvengiamam sutriuškinimui, konstatuoja su ledine pašalinio stebėtojo ramybe, be jokių vertinimų ir siūlymų...

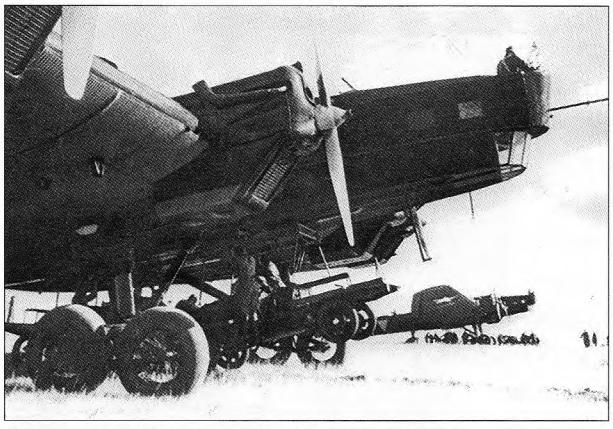


286-asis naikintuvų aviacijos pulkas. Technikai taiso lėktuvo važiuoklę.

Raudonosios armijos kuro lauko saugykla Baltarusijoje.



Raudonosios armijos benzinvežis.



Keturmotoris lėktuvas TB-3 1935 metais Kijevo manevruose rengiamas skrydžiui su desantu. Išorėje prikabintas automobilis pikapas GAZ-A.

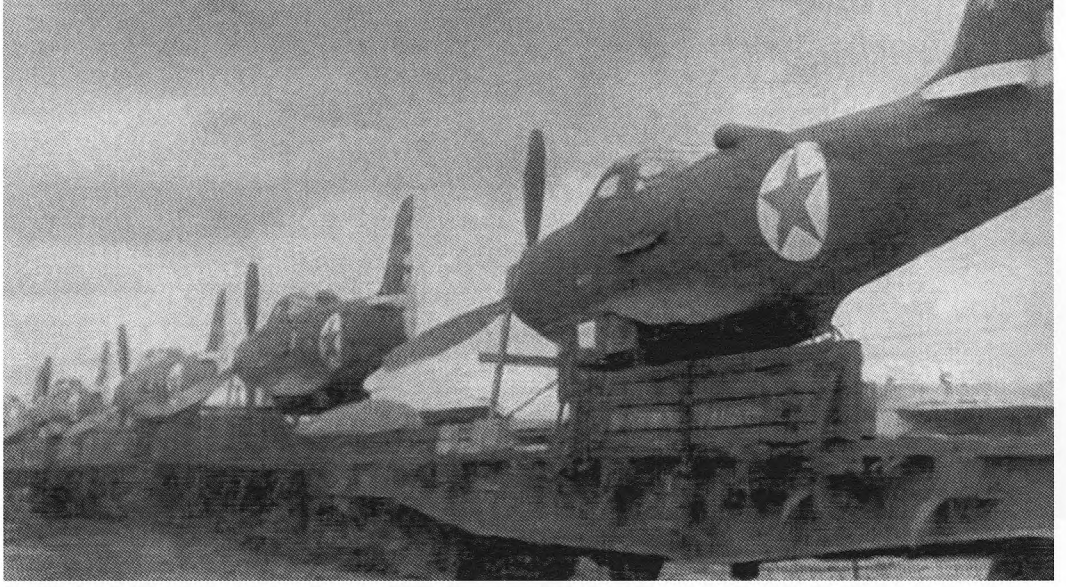
Jeigu išnaudosime visas iki paskutinio lašo neliečiamas atsargas, nenaudosime benzino žvalgybos, rezerviniams, sanitariniams, treniruočių mokomiesiems daliniams ir padaliniams, be to, dar paliksime žemėje du sunkiųjų ir nepasotinamų (vienas degalų talpos pripylimas – 9416 kg) bombonešių TB-3 pulkus, tai turimų 14,47 tūkst. tonų benzino turėjo **užtekti vos 8 išskridimams**.

Po šių 8 išskridimų liko vien laukti tos akimirkos, kai vokiečių darbininkai ir valstiečiai sukils prieš engėjus kapitalistus ir atsuks durtuvus prieš išnaudotojus arba laukti ešelonų su degalais iš apygardų bei centrinių sandėlių. Tik štai klausimas, ar rasime ten benzino?

Visa sovietų aviacijos grupuotė Vakarų karo veiksmų teatre – penkių apygardų KOP ir dviejuose laivynuose, apvalinant iki šimtų, turėjo 4800 naikintuvų ir 3500 bombonešių, iš jų 1000 DB-3. Sunkieji keturių variklių TB-3 šiuo atveju neįskaičiuoti.

Žvelgiant į „Skaičiavimuose" pateiktus duomenis, vienas degalų talpyklos pripildymas naikintuvui – 326 kg, lengvajam bombonešiui – 945 kg, tolimojo skrydžio bombonešiui DB-3 – 2880 kg, iš viso **6,8 tūkst. tonų**. Būtent tiek svėrė vieną kartą pripildytų visų lėktuvų talpyklų degalai.

Lyginant šiuos skaičius su planuojamomis, bet faktiškai niekada nepasiektomis! mobilizacinių rezervų – 234 tūkst. tonų – apimtimis, galime padaryti išvadą, kad šalyje sukaupto didelio oktaninio skaičiaus benzino kiekio, neskaičiuojant visų kitų kuro vartotojų, galėjo užtekti 34 veikiančiosios kariuomenės išskridimams. Vienam intensyvaus kovinio darbo mėnesiui. Liko tik tikėtis ir laukti tuo metu gaminamo aviacinio benzino. Atsižvelgus į visus klausimus, susijusius su pavojingo sprogaus krovinio pristatymu į tūkstančių kilometrų tolumas bei galimus benzino nuostolius po priešo aviacijos smūgių, gaunamas skaičius – 5,5. Penki su puse. Vienas išskridimas per šešias dienas.



Traukinio platformose su nuimtais sparnais vežami amerikietiški lėktuvai P-39 (*Aircobra*). Šie lėktuvai į SSRS buvo tiekiami pagal lendlizo programą. Buvo pristatyta daugiau nei pusė visų JAV pagamintų lėktuvų – 4952. 1941 m. dar kelis šimtus „aerokobrų" SSRS pristatė anglai.

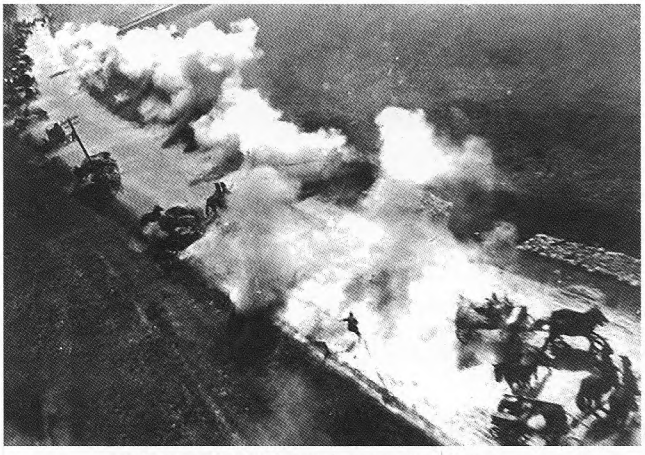
1941 metais planuotos aviacinio benzino gamybos – 45 tūkst. tonų per metus, 38 tūkst. tonų per mėnesį, būtų užtekę degalų talpas pripildyti per mėnesį tik 5,5 karto.

Tikiuosi, atidus skaitytojas jau pamatė, kad į mūsų skaičiavimus faktiškai buvo įtrauktas vien „pirmasis sovietų aviacijos ešelonas" 1941 m. birželio 22 dieną. O juk draugas Stalinas suplanavo, kad Raudonosios armijos KOP išskleis 343 aviacijos pulkus, turinčius 22 170 kovos lėktuvų. Beje, neskaitant 10 457 lėktuvų rezerve, pagalbiniuose daliniuose ir karinėse mokymo įstaigose. Su kokiu benzinu ir kiek kartų galėjo pakilti į orą ši armada, jeigu net „vargani 8300 lėktuvų" benzinu buvo aprūpinti tik dviem trims aktyvių kovos veiksmų mėnesiams?

Nepatiklus skaitytojas tikriausiai jau pasirengęs pateikti tris klausimus: Ar galima tikėti tokiais diletantiškais skaičiavimais? Kaip tada visus ketverius metus kariavo sovietų aviacija? Kur dingo Baku išgaunama nafta?

Atsakykime į klausimus iš eilės. Diletantiškas skaičiavimas, ko gera, pagražino žiaurią realybę. Pagal DVRA KOP mobilizacinį užsakymą „1941-ųjų karo metams" vien kovos lėktuvams rikiuotės daliniuose reikėjo 884,5 tūkst. tonų benzino B-78 ir 913,3 tūkst. tonų benzino B-74. O neliečiamose LKT atsargose buvo tik 57 tūkst. tonų B-78 benzino. Mobilizacinis jo gamybos planas numatė patiekti vos 174,5 tūkst. tonų. Taigi net mobilizacinis aviacinio benzino B-78 užsakymas teoriškai užtikrino vos 26% būtino degalų kiekio. Be to, neskaitant pagalbinės aviacijos ir aviacinio benzino sunaudojimo skraidymo mokyklose! Nė kiek ne geresnė padėtis susiklostė ir dėl kitos didelio oktaninio skaičiaus benzino rūšies B-74, kurią naudojo pasenę bombonešiai SB, naikintuvai I-16 ir I-153, pirmųjų serijų bombonešiai DB-3 su varikliu M-87. Pagal šį mobilizacinį užsakymą aprūpinimas benzinu sudarė 28,6%. Tiksliau pasakius, „benzino krizė" artėjo prie „benzino katastrofos" stadijos.

Prieš „Bagrationo operaciją" sovietų karvedžiai: I. Varenikovas, K. Žukovas, V. Kazakovas, K. Rokosovskis. 1-asis Baltarusijos frontas.



Lėktuvas Il-2 atakuoja besitraukiančių vokiečių koloną.

Tačiau sovietų aviacija vis dėl to skraidė ir kariavo. Kuo? Aprūpinti sovietų KOP aviaciniu benzinu „padėjo" vokiečiai. Jau 1941 metų liepos 10 d. rikiuotėje liko mažiau nei du tūkstančiai tvarkingų lėktuvų – 1824 penkiuose KOP frontuose. Spalio 1 d. sovietų KOP iš viso buvo 1166 tvarkingi lėktuvai [76]. Be to, šie nominaliai rikiuotėje likusieji lėktuvai naudoti labai neintensyviai. Per 12 mėnesių – nuo 1941 metų birželio 22 d. iki 1942 m. liepos 1 d. atlikti 168 tūkst. naikintuvų, 70 tūkst. bombonešių ir 16 tūkst. atakos lėktuvų kovinių išskridimų [216]. **Vidutiniškai 700 išskridimų per dieną.**

Todėl aviacinio benzino buvo „daug", net „pernelyg daug". Šiam skrydžių kiekiui visiškai užteko apie 180 tūkst. tonų. Faktiškai per pirmuosius karo mėnesius sovietų KOP sunaudojo 520,4 tūkst. tonų didelio oktaninio skaičiaus benzino! [146] Vėliau lėktuvų, lėktuvų išskridimų skaičius ir degalų sunaudojimas pradėjo nenumaldomai augti. Iki 1942 m. sausio 1 d. visos reguliariosios kariuomenės bendras vienkartinis degalų talpyklų pripildymas sudarė 1,57 tūkst. tonų. Tai leido rikiuotėje toliau turėti 2–2,2 tūkst. kovos lėktuvų. Iki 1944 metų birželio 1 d. jis išaugo iki 5,54 tūkst. tonų, o karo pabaigoje 1945 metų gegužės 1 d. sudarė 6,42 tūkst. tonų, t.y. beveik susilygino su anksčiau pateiktu 1941 metų birželio 22-osios degalų kiekiu [79].

Šiuo karo laikotarpiu „benzino krizės" aštrumą šiek tiek užglaistyti padėjo amerikiečiai. Būtent taip – „šiek tiek užglaistyti". Ne daugiau. Aviacijos pajėgų intensyviam naudojimui beviltiškai trūko benzino. Taip didžiausios strateginės puolamosios operacijos „Bagrationas" – 1944 metų liepos–rugpjūčio mėn. vokiečių „Centro" armijų grupės sutriuškinimo – metu sovietų KOP galėjo panaudoti tik 9 degalų talpyklų pripylimus per mėnesį, o baigiamosios karo fazės – Vyslos–Oderio ir Berlyno operacijų metu aviacinio benzino sunaudojimas buvo vos 7,2 degalų talpyklų pripylimo per mėnesį [79]. Kitais žo-

džiais sakant, vienas lėktuvas galėjo pakilti į orą vidutiniškai ne daugiau kaip vieną kartą per keturias dienas – ir visa tai puolimo įkarštyje!

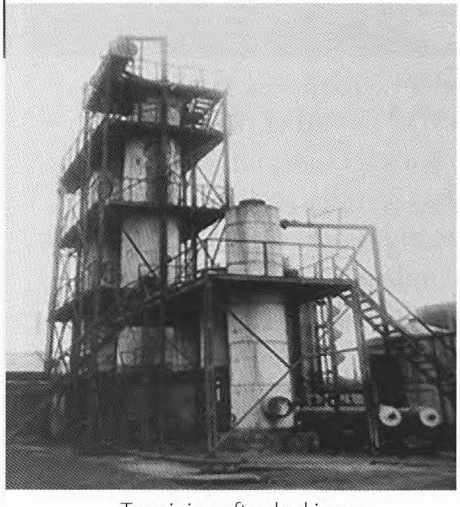
Kita vertus, nereikėtų pernelyg sumažinti sąjungininkų indėlio – be jo sovietų KOP iki Berlyno nebūtų nuskridusios. Aritmetika labai paprasta.

Iš viso per karą visoms reikmėms ir visose žinybose buvo sunaudota 3 mln. tonų aviacinio benzino. Jeigu labai tiksliai – 2998 tūkst. tonų. Iš kur jo atsirado? 720 tūkst. tonų didelio oktaninio skaičiaus benzino tiekimas – tiesioginis amerikiečių tiekimas. Dar 450 tūkst. tonų importuotų didelio oktaninio skaičiaus (nuo 95 iki 100) komponentų panaudota maišant su sovietų gamybos mažo oktaninio skaičiaus benzinu. Taip buvo gauta dar 1117 tūkst. tonų aviacinio benzino. 1161 tūkst. tonų aviacinio benzino, vos daugiau nei vieną trečdalį bendrų išteklių, pagamino Baku gamyklos. Tiesa, lygindami būtiną šio benzino gamybai švino tetraetilo kiekį (pagal receptūrą B-78 šis antidetonacinis priedas sudarė 4 kubinius centimetrus litrui) su amerikiečių tiekimų apimtimis – 6,3 tūkst. tonų – suprantame, kad jos visiškai padengė ir net viršijo sovietų naftos perdirbimo gamyklų poreikius [79].

Pats sudėtingiausias klausimas apie išgaunamos naftos likimą. Atsakymas iš tikro žinomas, tačiau vargu ar skaitytojas juo patikės... Iš Žemės gelmių trykšta ne skaidrus lengvasis benzinas, o sunkus juodas skystis. Perdirbant naftą pagaminama ne daugiau kaip 15–20%, be to, mažo oktaninio skaičiaus benzino. Atskyrus šviesiuosius naftos produktus – benziną, žibalą, gazolį – lieka mazutas ir gudronas. 1914 metais Rusijoje buvo perdirbta tik 74% išgautos naftos, atliekos panaudotos katilinių kurui, o 58% perdirbtos naftos paversta mazutu. Šaltinyje, kuriuo pasinaudojau, mano pateiktus skaičius lydi toks komentaras: „*Šie duomenys akivaizdžiai liudija grobuonišką vertingos žaliavos naikinimą*“. Nesiginčysime su profesionalais, bet turėsime mintyse, kad 74% perdirbtos žaliavos – tai „*grobuoniškas vertingos žaliavos naikinimas*“.

1941–1945 metais SSRS išgauta 110,7 mln. tonų naftos. Iš šio kiekio pagaminta 16,6 mln. tonų benzino, t. y. mažiau kaip 15% išgautos naftos, 21,3 mln. tonų kitų šviesiųjų naftos produktų ir 32,8 mln. tonų klampiojo mazuto. Tad perdirbta tik 64% išgautos naftos, be to 46% gamybos sudarė mazutas [80], [81], [82]. Kadangi sudeginti didžiulį kiekį išgautos, tačiau neperdirbtos naftos nebuvo kur – naftos varikliai, kaip ir naftos katilinės, jau seniai nugrimzdo į praeitį, tai naftą sandėliavo „atvirose natūraliose saugyklose“. Išvertus iš rusų kalbos į rusų kalbą, tai reiškia, kad milžiniškus kiekius išgautos naftos pildavo tiesiog ant žemės – į Baku apylinkių griovas ir ežerus. Taip daugeliui dešimtmečių į priekį užnuodijo dirvą ir gruntinius vandenis. Tai buvo daroma tam, kad karo metu! sumažintų gavybą. Didžiojo Didvyriško Darbo aplinkoje niekas apie tai neišdrįso net užsiminti. Kai buvo užpildytos visos „atviros saugyklos“, tada vadovybė prisiminė, kad naftą galima „sandėliuoti“ ten pat, iš kur ji buvo išgauta – po žeme.

Naujų naftos laukų įsisavinimas Kazachijoje praradus naftos versloves Maikope ir Grozne. Didelė dalis jau išgautos naftos buvo neperdirbama ir vėl „sandėliuojama"... Nuotraukose matyti naftos ežerai.



Terminio naftos krekingo pramonės įrenginys Baku (SSRS), 1934 m.

Nuo 1944 metų naftos pramonės liaudies komisaras, vėliau SSRS Gosplano vadovas N. Baibakovas atsiminimuose tradiciniu pavadinimu „Gyvenimo tikslas" rašo:

„Visos talpyklos buvo užpildytos nafta. Naftos nėra kur dėti... Susidarė paradoksali situacija: viena vertus, naftos nėra kur dėti, kita vertus, didelis jos poreikis fronte (ak, ir klysta draugas liaudies komisaras, žalia nafta fronte niekam nereikalinga – M.S.) ... *Tokiu atveju rasta sveikam protui neįtikėtina išeitis: naftą išgauti, vamzdynu pristatyti į „Juodojo miesto" naftos perdirbimo gamyklas, nuimti ten „viršūnėles" (benziną), o likučius grąžinti ir pumpuoti atgal į klodus".*

Geologijos bei mineralogijos mokslų daktaras, profesorius Č. Sultanovas knygoje „Nafta" taip komentuoja šį veiksmą:

„Šis siaubingas neigiamais padariniais siūlymas buvo sankcionuotas kaip vienintelis galimas. Tam skirtas specialus gręžinys ir į jį perpumpuota apie pusę milijono tonų naftos, iš kurios išgautas benzinas. Tiesiogiai į klodą, iš kurio ji ir išgauta. Toliau N. Baibakovas rašo: „Vėliau šią naftą vėl išgavome".

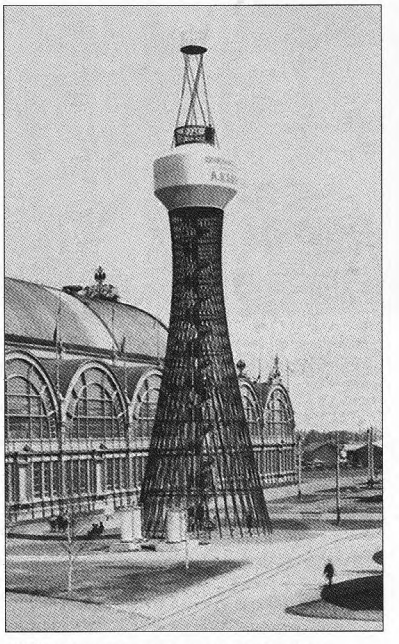
Ne, pone Baibakovai, ne tik šios išgautos naftos, iš kurios buvo išskirtos dujos ir ji oksiduota – neišgavo, bet praktiškai pražudė tą klodą, į kurį ją supumpavo... [81]

Kalbant apie civilizuotas, ne „gruobuoniško naikinimo" naftos perdirbimo technologijas, tai dar 1891 metais tokią technologiją sukūrė žymus rusų inžinierius V. Šuchovas. Kaip dažnai atsitikdavo, pramoniniais mastais išradimą pirmieji įgyvendino amerikiečiai. Visame pasaulyje ši technologija tapo žinoma krekingo pavadinimu – nuo angliško veiksmažodžio *to crack* – plūkti, skaldyti. Skliauteliuose pažymėsime, kad teismas – amerikietiškas, o ne sovietų – proletarinis – pripažino Šuchovo patentą ir jo prioritetines teises [83].

Krekingo proceso esmė: sunkiosios naftos frakcijos skyla padidinus slėgį ir aukštoje temperatūroje. Esama įvairių krekingo būdų: terminio, katalitinio, aukštos temperatūros (pirolizė). Benzino išeiga sudaro nuo 40 iki 70% pirminio žaliavos kiekio. Dar viena krekingo atmaina vadinama riformingu. Šiuo atveju „skaldymo" žaliava yra mažo oktaninio skaičiaus šviesiosios frakcijos. Būtent riformingo būdu gaminamas aviacinis benzinas.

Užsiėmęs tūkstančiais įvairiausių reikalų draugas Stalinas įsiminti visų šių gudrių žodžių, suprantama, nesugebėjo. Teoriškai tai turėjo padaryti jo bendražygiai – pagalbininkai, paties išrinkti niekšingiausi iš neturtingiausiųjų pagal vienintelį asmeninės ištikimybės kriterijų. Deja, šiuo konkrečiu atveju broliams Kaganovičiams, kurių biografijoje neįmanoma rasti net septynių vidurinės mokyklos klasių dviem, suderinti beprotišką lėktuvų gamybą su tokiu pat beprotišku naftos perdirbimu neturint adekvačių krekingo pajėgumų taip ir nepavyko.

Naftos krekingo terminio metodo atradėjas V. Šuchovas.



V. Šuchovo sukonstruotas bokštas. Naujasis Naugardas.1 896 m.

2-ojo pasaulinio karo meto japonų bombonešis *Mitsibushi Ki-67-2.*

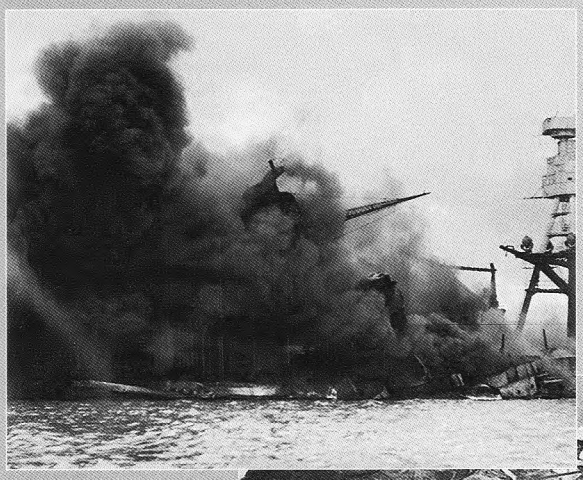
Antrojo pasaulinio karo metų japonų lakūnas asas leitenantas *Akamatcu Sadaaki* (1910-1988), rodo, kaip kovėsi su amerikiečių lakūnu.

Japonų lėktuvnešis „Akagi". Denyje uždengti lėktuvai torpednešiai „Keit".

Grįžtant prie šio skyriaus temos – sovietų KOP lakūnų parengimo karo išvakarėse – vertėtų apsaugoti skaitytoją nuo dviejų pernelyg skubotų išvadų.

Pirma, vidutinės kvalifikacijos lakūnų didelio skaičiaus parengimo koncepcija turi būti pripažinta kaip vienintelė teisinga tuo metu. Kitas kraštutinumas – labai mažas aukščiausios klasės lakūnų skaičius ilgai trunkančiame kare su rimtu priešu neišvengiamai stūmė į pralaimėjimą. Tokio klaidingo kraštutinumo akivaizdus pavyzdys gali būti Japonijos karinių oro pajėgų sutriuškinimo ir sunaikinimo istorija! Tekančios saulės šalis rengė savo pilotus išskirtinai, tikru japonišku kruopštumu. Daugybė lakūnų naikintojų buvo skraidę po 800 ir daugiau valandų.

Tiesa, čia reiktų pažymėti tą aplinkybę, kad japonų vadovybė kito pasirinkimo neturėjo. Didelę aviacijos dalį buvo planuojama bazuoti lėktuvnešiuose. Lėktuvo nusileidimas į mažytį laivo denio „lopinėlį" sudėtingas bei pavojingas uždavinys net šiandien, net lėktuvais, „prismaigstytais" skrydžio amortizavimo sistemų, svyravimų slopintuvų



JAV laivo „Arizona“ (*Arizzona*) žūtis Perl Harbore.

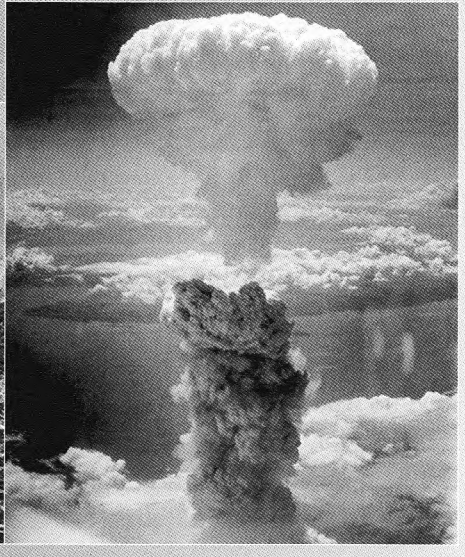
Perl Harboras 1941 m. spalio 31 d.

valdymo kanaluose, lazerinių nusileidimo vizualizavimo sistemų ir kitų technikos stebuklų. Ketvirtajame–penktajame dešimtmetyje žemos ar vidutinės kvalifikacijos lakūną prie lėktuvnešių aviacijos buvo baisu net prileisti – jis galėjo ne tik žūti pats ir sudaužyti lėktuvą, bet ir į jūros dugną pasiųsti visą brangiai kainuojantį laivą.

Japonų asai visam laikui privertė pasaulį įsidėmėti žodį „Perl Harboras“; savo labai ir net labai vidutiniškais lėktuvais jie sėkmingai kovėsi su galingais ir puikiai ginkluotais amerikietiškais „Korsarais“ ir „Helketais“. Viskas baigėsi, kai prieš saujelę aukščiausios kvalifikacijos lakūnų turtinga Amerika pasiuntė tūkstantines aviacijos grupuotes. Japonija buvo sugriauta ir sudeginta iki pamatų masinių amerikietiškų „skraidančiųjų tvirtovių“ antskrydžių dar prieš panaudojant superbombą. Į Japonijos salas buvo numesta 160 kilotonų bombų, o Tokijuje sunaikinta 767 tūkst. pastatų. Faktiškai šalis buvo priversta kapituliuoti anksčiau, dar net nė vienam amerikiečių kareiviui neįkėlus kojos į Japonijos salas. Tai verta rimto dėmesio istorijos pamoka!

Hirosimos vaizdai po amerikiečių atominio bombardavimo 1945 m.

Atominės bombos sprogimas virš Nagasakio 1945 m. rugpjūčio 9 d.



Stebėtojas „Kovos dėl Britanijos" metu stebi oro erdvę virš Londono.

1940 metais ant prarajos krašto atsidūrė Anglija, kurios KOP „Kovos dėl Britanijos" išvakarėse savo dispozicijose turėjo mažiau nei pusantro tūkstančio lakūnų naikintojų. Likimas, geležinė Čerčilio valia, didvyriškumas ir gyventojų ištvermė, taip pat pirmą kartą karo istorijoje praktiškai realizuota PLG aviacijos naikintuvų centrinio valdymo sistema, pagrįsta tolimuoju radiolokaciniu priešo lėktuvų aptikimu – išgelbėjo neklusnią salą nuo pralaimėjimo. Tačiau kurti KOP plėtros strategiją tikintis likimo malonės neprotinga.

SSRS priimta didelių skaičiumi KOP sukūrimo ir tūkstantinėmis „skraidančiųjų pėstininkų" parengimo strategija iš esmės buvo teisinga. Dėl žlugdomai žemo valdymo kultūros lygio bei gaminamų lėktuvų skaičiaus, aviacinio benzino gamybos ir lakūnų rengimo mastų, negebėjimo protingai ištarti „gana", ketvir-

Liuftvafės lėktuvai *Heinkel* He-111 artėja prie Britanijos. 1940 m.

tojo–penktojo dešimtmečio sandūroje visos šios problemos virto rimta krize. Nesunku įsitikinti, kad turėdama 30 mln. tonų per metus išgaunamos naftos Sovietų Sąjunga galėjo keletą kartų padidinti didelio oktaninio skaičiaus benzino gamybą. Viskas, ko reikėjo, tai protingo materialinių ir žmonių išteklių perskirstymo. Iš dalies reikėjo didinti pramoninius naftos krekingo pajėgumus, o ne statyti dešimtis naujų aviacijos gamyklų, išleisti dešimtis tūkstančių naujų lėktuvų, kuriems nebuvo degalų.

Antra, būtina atsižvelgti į laikiną „benzino krizės" raidą ir jos įtaką sovietų KOP lakūnų rengimui. Sovietų KOP „sprogstamas" augimas ir perėjimas prie galingų variklių su oro tiekimo turbinomis ir dideliu slėgiu – AM-35A, M-62/63, M-103/105 – įvyko 1939–1941 metais. Anksčiau lėktuvų buvo nepalyginti mažiau, o I-15 ir pirmosiose I-16 modifikacijose naudojamiems varikliams M-25, sunkiuosiuose bombonešiuose TB-3 ir lengvųjų žvalgybos RZET naudojamiems varikliams AM-34 nereikėjo tokio didelio oktaninio skaičiaus benzino. Jiems tinkamas benzinas B-70 buvo gaminamas pakankamai dideliais kiekiais: 1938 metais – 406 tūkst., 1939 metais – 429 tūkst.tonų. Benzino B-70 oktaninis skaičius, išmatuotas „variklio metodu", buvo lygus 87, tai, beje, atitiko ketvirtojo dešimtmečio vidurio vokiečių aviacinį benziną.

Galų gale reikia nepamiršti, kad keleto tūkstančių sovietų lakūnų „skraidymo ir kovinio parengimo mokyklomis" tapo ketvirtojo dešimtmečio antrosios pusės lokalūs konfliktai Ispanijoje, Kinijoje, Chalchin Gole ir, savaime suprantama, Suomijos Žiemos karas, per kurį sovietų aviacija atliko daugiau kaip 100 tūkst. kovinių skrydžių. Pavyzdžiui, vienas iš aktyviausių Žiemos karo dalyvių buvo Baltijos laivyno KOP 1-asis minininkų torpednešių aviacijos pulkas. Pulko šturmanas, vėliau aviacijos generolas leitenantas P. Chochlovas atsiminimuose rašo: *„Būsimieji mokymai ir kovos veiksmai lėmė tolesnius rezultatus... Pulke atsirado bombarduotojų ir minų statymo snaiperių ekipažų. Vidutiniškai kiekvienas ekipažas 1940 metais skraidė* ***daugiau nei 200 valandų***" [84].

Sovietų karo lakūnai – Ispanijos pilietinio karo dalyviai.

Originalūs dokumentai ir memuarinė literatūra liudija tai, kad nuo eskadrilės vado ir aukščiau sovietų KOP buvo sunku rasti lakūną, kuris nebūtų dalyvavęs kovos veiksmuose ir neturėtų ordinų bei medalių. Garsiosios „trys valandos mokomojo skrydžio – ir į mūšį" – taip galvą patikliai publikai suka nesąžiningi žurnalistai. Bet tai neturi nieko bendra su tikrąja padėtimi.

Konkrečiais skaičiais ir faktais perteikta situacija buvo daug sudėtingesnė ir nevienareikšmė.

Vertėtų prieštarauti labai paplitusiam mitui, kad sovietų KOP avaringumas buvo labai mažas. 1934 metais įvyko 243 avarijos ir 68 katastrofos, kuriose žuvo 107 žmonės; 1935 metais – 249 avarijos ir 56 katastrofos, kuriose žuvo 86 žmonės. T.y. vidutiniškai per metus su mažesniais ar didesniais padariniais suduždavo apie 300 lėktuvų. Beje, DVRA žvalgybos valdybos štabo duomenimis, 1934 metais viena sovietų KOP katastrofa įvykdavo beveik po dvigubai daugiau skraidymo valandų nei Didžiosios Britanijos aviacijoje [72]. Praėjus penkeriems metams, net daugelį kartų išaugus sovietų aviacijai, avaringumo rodikliai padidėjo ne daugiau kaip 2–3 kartus – iki 600–900 lėktuvų per metus [86]. Be to, visur cituojami skaičiai: *„avarijose ir katastrofose pas mus vidutiniškai kasdien sudūžta 2–3 lėktuvai, o tai yra 600–900 lėktuvų per metus"* paimti iš CK politinio biuro nutarimo teksto apie Raudonosios armijos KOP viršininko P. Ryčagovo atleidimą iš pareigų.* Tokie dokumentai daugelį metų buvo rašomi savotiška išskirtine „stilistika" ir pasižymėjo ne visada patikima statistika. Tačiau nesvarbu, kaip ten buvo, remsimės būtent šiais skaičiais: 50–70 avarijų ir katastrofų per metus. Tai daug ar mažai?

Liuftvafėje nuo 1939 09 01 iki 1941 06 22 skraidymo mokyklose per mokymus žuvo 1924 žmonės ir dar 1439 buvo sužeisti. Be to, rikiuotės daliniuose avarijose ir katastrofose žuvo 1609 ir sužeisti 485 skraidančio personalo žmonės [87]. Vidutiniškai 248 žmonės per mėnesį. Per mėnesį, o ne metus. Svarbu dar ir tai, kad liuftvafės dydis bei kursantų skaičius Vokietijos skraidymo mokyklose per nurodytus metus buvo keletą kartų mažesnis nei SSRS. Tačiau net ir tokio palyginti didelio avaringumo negalima palyginti su tuo, kas vyko karštligiškai reanimuojamose Prancūzijos KOP.

---

* Dar vienas labai įsišaknijęs mitas yra tvirtinimas, kad Ryčagovo suėmimo priežastimi arba mažų mažiausia pretekstu tapo nelemtas „Nutarimas dėl avaringumo". Nieko panašaus. Praėjus trims dienoms, 1941 metų balandžio 12 d. buvo išleistas SSRS LKT įsakymas Nr. 0022, kuriame rašoma: *„Remiantis drg. Ryčagovo prašymu komandiruoti jį mokytis į Raudonosios armijos Generalinio štabo akademiją"*. Be to, gegužės 4-ąją Politinis biuras „panaikino nemalonę" ir kitiems dviem „Nutarimo dėl avaringumo" balandžio 9-osios figūrantams: *„Pasiūlyti SSRS Prokurorui drg. Bočkovui peržiūrėti aviacijos generolo leitenanto Proskurovo ir pulkininko Mironovo bylą teisme ir, atsižvelgus į nuopelnus Raudonajai armijai, apsiriboti visuomenės pasmerkimu"*. (RVSPIA, f. 17, ap. 3 b. 1039, p. 12) Suimti jie buvo daug vėliau: Ryčagovas – birželio 24-ąją, Proskurovas – birželio 27-ąją, jau prasidėjus KOP vyriausiųjų vadų suėmimų bangos pikui gegužės pabaigoje.

Vokiečiai veža per „Keistąjį karą" numuštą britų lėktuvą. „Keistasis karas" (angl. *Phoney War,* pranc. *Drôle de guerre,* vok. *Sitzkrieg*).

Britų ir prancūzų kariai per „Keistąjį karą". 1939 m. lapkričio 28 d.

Per aštuonis „Keistojo karo", vykusio nuo 1939 metų rugsėjo iki 1940 metų gegužės, mėnesius prancūzų lakūnai atliko 10 119 išskridimų, kuriuos vargu ar galima pavadinti koviniais. Retuose susidūrimuose su vokiečių naikintuvais ir žvalgais jie prarado 81 lėktuvą (buvo numušti ar sugadinti) ir pranešė apie 88 sunaikintus priešo lėktuvus. Skaičiai visiškai atitinka lėtai Vakarų fronte besiveliantį „Keistojo karo" pobūdį. O štai bendri nuostoliai, skaičiuojant vien avarijas ir katastrofas, sudarė 914 lėktuvų [88]. Kitais žodžiais tariant, kas dvyliktas išskridimas baigdavosi lėktuvo sudužimu! Palyginkime su anksčiau minėtu Vakarų YKA KOP štabo 1941 m. gegužės 15 d. raportu, kuriame nurodyta, kad vidutiniškai vienas lėktuvas būdavo sugadinamas kas 844 skraidymo valandas. Puikus to meto laimėjimas [89]. Nereikia pamiršti ir to, kad mokomųjų išskridimų skaičius visada didesnis nei skraidymo valandų skaičius.

Grįždami iš Vakarų į Rytų frontą, galime konstatuoti, kad per šešis 1941 metų mėnesius avarijose ir katastrofose, įvairių šaltinių duomenimis, liuftvafė prarado apie 1350–1700 kovos lėktuvų, t.y. 225–280 lėktuvų per mėnesį – gerokai daugiau nei 1940 metais neteko daug didesnės sovietų KOP. Deja, bendra Vokietijos aviacijos skraidymų trukmė Rytų fronte man nežinoma. Šiame kontekste gana tiksliai galima spėti, kad liuftvafės grupuotėje tvarkingų lėktuvų sumažėjus nuo 2 iki 1,5 tūkst., jie galėjo atlikti ne daugiau kaip 400 tūkst. išskridimų. Perskaičiavus šį skaičių, vienai avarijai arba katastrofai tektų 250–300 skraidymo valandų.

Sovietų KOP avaringumas buvo labai mažas. Šį faktą privalome žinoti. Daug sunkiau jį adekvačiai įvertinti. Mažas avaringumas gali būti dėl didelio pilotų skraidymo meistriškumo ir lygiai taip pat dėl neleistino „gailestingo" kovinės parengties režimo. Išskridimas išskridimui nelygu – galima sukti didelius ratus virš aerodromo, o galima atlikti penketą smigimų per vieną mokomąjį skrydį. Tokiu atveju skirsis avarijų tikimybė bei lakūnų parengimas. Yra rimtas pagrindas spėti, kad daugybė sovietų KOP vadų, nuo apačios iki viršūnių, darydami žalą ekipažų parengimui karui, pasuko rizikos mažinimo keliu.

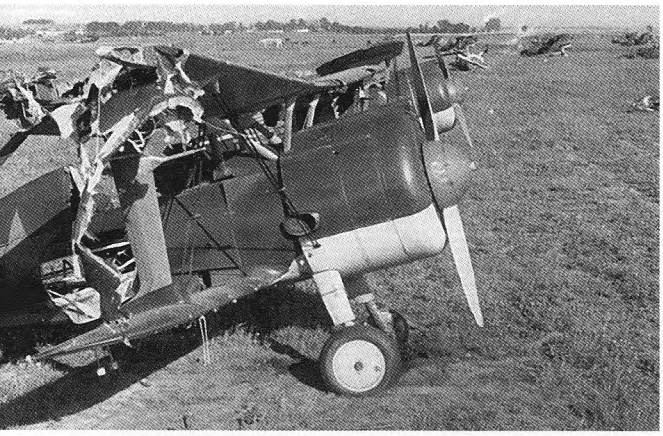
1941 metų balandžio 21 d. KOP tolimųjų skrydžių aviacijos vyriausiosios vadovybės padėjėjas, generolas leitenantas Proskurovas laišku kreipėsi į Staliną. Be kita ko, ten buvo parašyta:

„... Specialistai mano, kad dėl tokių KOP skraidymų tarnybos taisyklių jie negali įvykdyti skirtų užduočių – pernelyg dideli apribojimai. Jie lankėsi keliuose KOP daliniuose ir įsitikino, kad dėl skraidymų sudėtingomis meteorologinėmis sąlygomis ir naktį vadovybė pernelyg baiminasi, jog gali tekti atsakyti... Reikalo interesai verčia padidinti skraidymų intensyvumą, nenuilstamai gerinti KOP tvarką ir organizavimą. Rimti įspėjimai ir nuobaudos, įrašytos į LKT įsakymus, privers KOP vadovybę pasitempti, tačiau kartu jie pradės dar labiau bijoti dėl įvykių ir drauge imsis lėtinti kokybiško parengimo tempus.

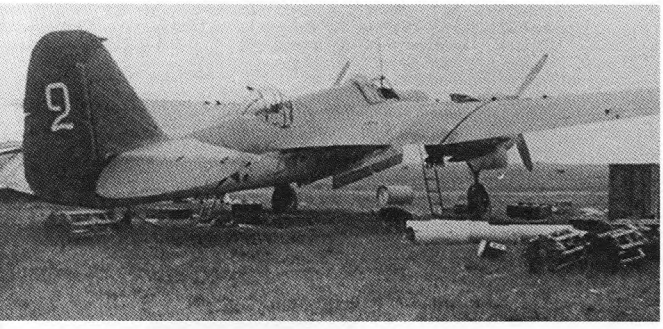
Brangusis drauge Stalinai, mūsų aviacijos istorijoje nebuvo atvejo, kad už blogai parengtą patikėtą jam dalinį būtų nuteistas vadas. Todėl žmonės neįučia renkasi mažesnę blogybę iš dviejų ir svarsto taip: „Už blogą darbą rengiant lakūnus mane peiks, blogiausiu atveju pažemins pareigas, o už avarijas ir katastrofas pateksiu į teismą".

Labai gaila, bet tokių svarstymų tarp vadų ne vienas. Tokios nuotaikos vyrauja ir vyraus tol, kol už kovinę patikėto padalinio parengtį nebus atsakoma taip pat, kaip atsakoma už avaringumą..." [90]

1939 m. Generolas leitenantas I. Proskurovas, sovietų karinis veikėjas, Ispanijos karo dalyvis, Sovietų Sąjungos didvyris, GRU (Raudonosios armijos žvalgybos valdybos) viršininkas. 1941 m. spalį buvo skubiai sušaudytas L. Berijos nurodymu: *„Tyrimą nutraukti, teismui neperduoti, nedelsiant sušaudyti".*



Sovietų lėktuvai I-15 bis. 42-asis šturmo aviacijos pulkas. Vilnius. 1941 m.



Vidutinis bombonešis SB-2M-105 paliktas aerodrome 1941 metų vasarą. Šalia, transportavimo konteineriuose guli paliktos bombos FAB-100. Gulintys cilindrai – vertikaliai bombų skyriuje montuojami nedidelių bombų konteineriai.

Sovietų KOP ekipažų rengimo išskridimams ir jų rezultatyvumo analizei reikia atskiro, monografijos dydžio tyrimo. Kol kas apsiribosime išnagrinėdami keletą konkrečių pavyzdžių.

Pati didžiausia Vakarų YKA KOP buvo 9-oji mišrioji aviacijos divizija. Joje – keturi naikintuvų ir vienas bombonešių pulkas. Apygardos KOP štabo raporte *„Savarankiškai skraidančių kovos lėktuvais“* buvo įvardyti 303 naikintuvų ir 49 bombonešių ekipažai [91]. Per keturis mėnesius, nuo 1941 metų sausio iki balandžio imtinai, bendras skraidymų valandų skaičius sudarė 4335, o tai – tik 12 valandų ekipažui. Faktiškai dar mažiau, nes be 352 *„skraidančių savarankiškai“*, dar 64 jauni lakūnai, kurie buvo tik įtraukiami į rikiuotę.

Dėl jų kovinės parengties buvo visai blogai. Jeigu tikėsime ataskaitomis, nors sunku patikėti, 13 BAP neatliko nė vieno mokomojo bombų mėtymo. Keturi naikintuvų pulkai per keturis mėnesius dalyvavo 68 mokomuosiuose oro mūšiuose ir 431 oro šaudyme. Vidutiniškai vienam naikintuvui tenka 1,3 šaudymo [92], [93]. O nuostabiausia, kad esant tokiam skrydžių ir kovos rengimui, divizijoje jaučiame *„pernelyg didelį skraidančiųjų pasitikėjimą, vadovaujantis personalas pervertina lakūnų jėgas, nevykdomi kasdieniai Statuto ir Nuostatų reikalavimai... Štabo darbe pastebimas tam tikras išpuikimas...“* [94] Iš šių faktų pradedi kitaip suvokti žaibišką 9-osios MAD sutriuškinimą jau pirmąją karo dieną...

Kaimyninėje 11-ojoje MAD, daug mažesnėje – du naikintuvų ir vienas bombonešių pulkas, „savarankiškai kovos lėktuvu skraido“ 123 naikintuvų ir 46 bombonešių ekipažai [95]. Per tuos pačius keturis mėnesius bendras skraidymų laikas sudarė 3010 valandų, t.y. 18 valandų ekipažui. Atlikti 147 mokomieji bombų mėtymai – 3,2 ekipažui, 327 mokomieji oro mūšiai – 2,7 vienam lakūnui, 264 oro šaudymai – 2,1 vienam naikintuvui [96].

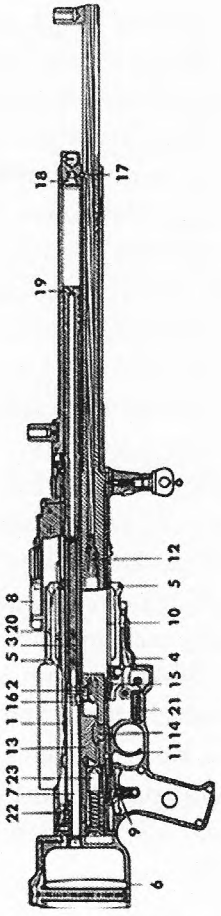
Vos geresni reikalai buvo 10-ojoje MAD: du naikintuvų, vienas bombonešių ir vienas atakos lėktuvų – biplanų I-15bis pulkas. Šioje divizijoje mokomųjų bombų mėtymų

vidutiniškai vienam ekipažui buvo atlikta 4,8, mokomųjų šaudymų – 3,7 vienam naikintuvo ar atakos lėktuvo lakūnui [97]. Kitais žodžiais tariant, apie vieną šaudymo arba bombardavimo kovinį pratimą vienam ekipažui per mėnesį!

Beje, nėra ko labai stebėtis. Kad variklis veiktų, reikia benzino, o kulkosvaidžiams šaudyti reikėjo šovinių. Atrodo, kas jau kas, o šovinių gamyba Rusijoje/SSRS buvo seniai ir puikiai sutvarkyta. Tačiau skyriuje „Šaudymo parengties užtikrinimas" Vakarų YKA KOP štabas konstatuoja: „Iš pradžių telegrafu nurodyta leisti naudoti 1940 metų normą – tai sudarė 100 tūkst. ŠKAS šovinių, o balandį nustatyta norma leidžianti 1-ajame pusmetyje išnaudoti 937 tūkst. ŠKAS šovinių, o tai pulke sudarė tik 27 tūkst. šovinių" [98].

Apygardų KOP pulkai labai skirtingi, iš principo galima buvo perskirstyti bendrą resursą naikintuvų naudai, nors, savaime suprantama, bombonešių šaulius taip pat reikia mokyti šaudyti. Jeigu laikysime, kad naikintuvų pulkams teko po 27 tūkst. šovinių, tai reiškė, jog vidutiniškai kiekvienam iš 60-ies „išakų" ir „čaikų" pulkų teko 450 šovinių. Žinant ŠKAS greitošaudą, tokio šaudmenų kiekio užtenka vos 4-ioms sekundėms nepertraukiamo šaudymo iš visų keturių vamzdžių. Pagal priimtas tuo metu šovinių naudojimo normas vienam mokomajam šaudymui „konusu" (60 šūvių) – 7,5 karto. Ir tai lakūno naikintojo pusmečio „parengties šaudymui" pasienio karinėje apygardoje. Net „1940 metų norma", kurią prašo atkurti štabas, beveik dvigubai mažesnė vieno pilno šaudmenų komplekto (štai I-16 šaudmenų „kulkosvaidinių" modifikacijų komplektas siekė 3100 ŠKAS šovinių, o tai yra 186 tūkst. pulkui).

Bet negalima sakyti, kad ŠKAS šovinių nebuvo visai. Sprendžiant pagal Vakarų YKA KOP daliniuose esančius šaudmenis, 9-ojoje ir 10-ojoje MAD buvo 7 pilni šaudmenų komplektai pulkui, o 11-ojoje MAD – 8,5 komplekto šaudmenų [99]. Jeigu visame tame ir buvo kokių nors užmačių ir reikšmės, tai, ko gera, lakūnai mokytis šaudyti turėjo jau prasidėjus karui, realiame mūšyje su priešu...



Sovietų kulkosvaidžio ŠKAS konstrukcija.

ŠKAS šovinio tūta. Įspaudas rodo, kad šovinys pagamintas Novaja Lelios gamykloje Nr. 529.

Atidus skaitytojas jau turbūt pastebėjo, kad visi anksčiau pateikti Vakarų YKA KOP dalinių skraidymų rodikliai rodo, kad darbas vyko žiemą ir pavasario pradžioje. Trumpas šviesusis paros laikas, rūkai, pūgos, sniego pusnys – to meto aviacijai, be to, dislokuotai gruntiniuose aerodromuose, praktiškai „mirties sezonas". Panaudoti šiuos skaičius kaip vidutiniškai tipinius negalime. Štai, pavyzdžiui, aviacijos 123 naikintuvų pulkas, priklausantiss 10-ajai MAD, nuo 1940 m. kovo iki karo pradžios iš viso buvo skraidęs 7600 valandų, o tai daugiau nei 100 valandų vienam lakūnui [100]. Šiltą ir saulėtą vasarą skraidyta nepalyginamai intensyviau. Pažiūrėkime į 13-osios bombonešių aviacijos divizijos – prieškarinės KOP apygardos geriausios bazės – parengimo pavyzdį. Beje, pirmosiomis karo dienomis jie iš tikro visiškai pateisino šį įvertinimą.

Per keturis mėnesius (sausis–balandis) visas divizijos skraidymų laikas sudarė 3558 valandas, o vien tik per gegužę – 3506 valandas (14 valandų vienam ekipažui) [101]. Gegužę, padalijus vienam ekipažui – 7,7 smigimo, 3 bombų mėtymo, 2 oro šaudymų [102]. 14 valandų ore ir 3 bombų mėtymai per mėnesį – tai geriausioje apygardos divizijoje. SB skrydis į tolį užima 3–4 valandas, t.y. net saulėtą gegužę divizija nepriartėjo prie visai kuklių, numatytų prieškario planuose, 15 kovos išskridimų per mėnesį fronto bombonešių aviacijos panaudojimo normatyvų [103]. Nors, žvelgiant į A. Suvorovo priesakus – sunku mokymuose – lengva mūšyje, per mokymus taikiu metu reikėjo didesnio krūvio technikai ir žmonėms, kad būtų galima sukaupti tam tikrą „atsparumo atsargą", būtiną karo situacijoje kovoti su priešu... Tačiau galbūt birželį viskas pasikeitė? Taip, skirtumą pastebėsime plika akimi: *„Nuo birželio 1-osios divizijos daliniai, neturėdami benzino, nutraukė skraidymus...Tokia padėtis kelia pavojų sugriauti kovinio rengimo planus"* [104].

Šiek tiek intensyviau vyko Odesos apygardos KOP 20-osios mišriosios aviacijos divizijos skraidančio personalo kovinis rengimas. Puikiai suprantama bent viena tokio skirtumo priežastis – Odesoje pavasaris ateina anksčiau. Balandį du divizijos naikintuvų pulkai – 4 NAP ir 55 NAP – atliko 2815 išskridimų, iš viso skraidyta 1137 valandos – vienam lakūnui vidutiniškai 23 išskridimai ir 9,3 skraidymo valandos.

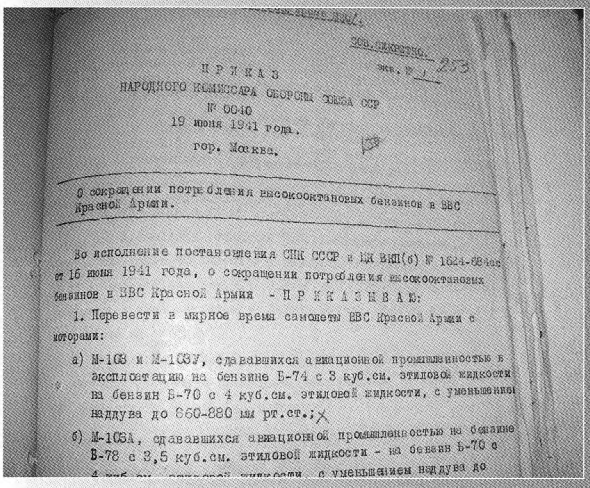
Bombonešių divizijos 45 VBP (vidutinio nuotolio bombonešių pulkas) balandį atliko 1266 išskridimus, kurių metu vidutiniškai skraidė 790 valandų. Tai sudaro vidutiniškai 21 išskridimą ir 13 valandų skraidymo vienam ekipažui [105].

„Benzino badas" siautė net sostinės karinėse apygardose. 1941 metų gegužės 17 d. gynybos liaudies komisaro direktyvoje, kurioje išdėstytas Raudonosios armijos vyriausiosios karinės tarybos sprendimas pasirengti 1941 metų žiemai, buvo pažymėta, kad Leningrado karinėje apygardoje kovinis parengimas apribotas dėl kuro stygiaus – jo užteko įvykdyti tik 30% vasaros programos [106]. 1941 metų gegužės 31 d. gynybos liaudies komisaras Timošenka pasirašė įsakymą Nr. 0031, kuriame konstatuojamas Maskvos karinės apygardos „siaubingo KOP pasirengimo" vaizdas:

„... Apygardoje esant daugiau nei 1000 lakūnų, buvo atlikti tik 346 bombų mėtymai, iš jų teigiamas rezultatas tik 191 (55%); atlikti 723 šaudymai konusu ir į skydus, iš jų teigiamai įvertinta tik 387 (50%). Apygardoje įvyko 78 mokomieji kovos mūšiai. Nė vienas lakūnas neskraidė aukščiau nei 7 km, o iš viso apygardoje aukštybiniai skrydžiai žiemos periodu sudaro 45 valandas 27 minutes... 23-iojoje naikintuvų divizijoje iki gegužės 10-osios nebuvo benzino NA (neliečiamų atsargų), dėl to lėktuvai po keletą savaičių negalėjo pakilti į orą... Nuo 1940 metų spalio iki šiol 24-oji naikintuvų divizija neskraidė naktį ir į aukštį nekilo net tie ekipažai, kurie buvo parengti dirbti PLG sistemoje dar 1940 metais...“ [107]

Sistemingas materialinių išteklių trūkumas rengiant skraidymus ir šaudymus turėjo visiškai nematomą, tačiau nuspėjamą dar vieną „paslaptį“. Kuo buvo užsiėmę, tiksliau galėjo būti užimti jauni materialiai aprūpinti*, pačiame jėgų žydėjime, 20–25 metų amžiaus vaikinai, kuriems pakilti į padangę koviniu lėktuvu leidžiama tik 5–6 kartus per mėnesį?

Politinių skyrių dokumentai, aviacijos pulkų partinių organizacijų susirinkimų protokolai mirgėte mirga pranešimais apie girtavimus ir *„savavališkus pasišalinimus iš dalinių“*, apie vadinamąjį *„buitinį demoralizavimą, besireiškiantį ryšiais su moterimi, turint žmoną“* (tai citata), apie venerines ligas ir net savižudybes.



ПРИКАЗ
НАРОДНОГО КОМИССАРА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР
№ 0040
19 июня 1941 года.
гор. Москва.

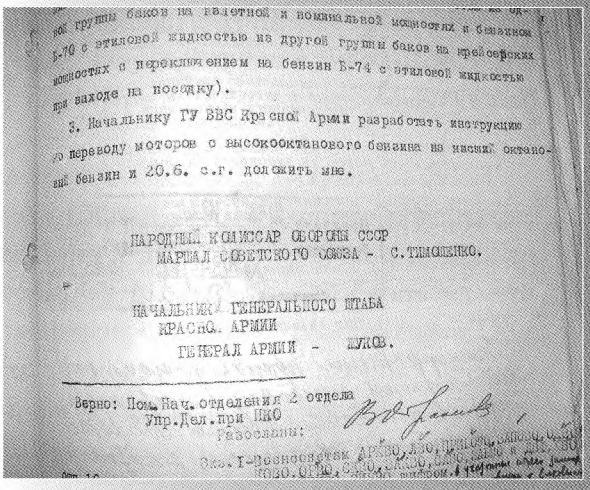
О сокращении потребления высокооктановых бензинов в ВВС Красной Армии.

По исполнение постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 1624-6[illegible] от 16 июня 1941 года, о сокращении потребления высокооктановых бензинов в ВВС Красной Армии - П Р И К А З Ы В А Ю:

1. Перевести в мирное время самолеты ВВС Красной Армии с моторами:

а) М-103 и М-103У, сдававшихся авиационной промышленностью в эксплоатацию на бензине Б-74 с 3 куб.см. этиловой жидкости на бензин Б-70 с 4 куб.см. этиловой жидкости, с уменьшением наддува до 660-880 мм рт.ст.;

б) М-105А, сдававшихся авиационной промышленностью на бензине Б-78 с 2,5 куб.см. этиловой жидкости - на бензин Б-70 с [illegible] куб.см. этиловой жидкости, с уменьшением наддува до



[illegible] Б-70 с этиловой жидкостью из другой группы баков на [illegible] мощностях с переключением на бензин Б-74 с этиловой жидкостью при заходе на посадку).

3. Начальнику ГУ ВВС Красной Армии разработать инструкцию по переводу моторов с высокооктанового бензина на низкий октановый бензин и 20.6. с.г. доложить мне.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ОБОРОНЫ СССР
МАРШАЛ СОВЕТСКОГО СОЮЗА - С.ТИМОШЕНКО.

НАЧАЛЬНИК ГЕНЕРАЛЬНОГО ШТАБА
КРАСНОЙ АРМИИ
ГЕНЕРАЛ АРМИИ - ЖУКОВ.

Верно: Пом. Нач. отделения 2 отдела
Упр. Дел. при НКО

Разослано:

SSRS gynybos ministro įsakymas dėl aviacinio didelio oktaninio skaičiaus benzino panaudojimo ir dėl jo trūkumo lėktuvams naudoti mažo oktaninio skaičiaus benziną. Raštą pasirašo SSRS gynybos liaudies komisaras, maršalas S. Timošenka ir RK generalinio štabo viršininkas armijos generolas K. Žukovas.

* 1940 m. eilinis lakūnas gaudavo vidutiniškai 800–920 rublių, eskadrilės vadas – 1300–1550 rublių, kai vidutinis pramonės darbininko atlyginimas – apie 340 rub.

Štai kaip Vakarų YKA KOP brigados komisaras Listrovas aprašo drausmę aviacijos daliniuose:

„... 11 MAD per 4 mėnesius užregistruoti 68 girtavimo atvejai, 14 savavališkų pasišalinimo iš dalinio ir 1 dezertyravimo atvejis. Ypač daug skraidymo įvykių ir amoralių atsitikimų tenka 122 NAP ir 285-ajai aviacijos bazei. Šiuose daliniuose LKT įsakymai, statutai, vidinė darbotvarkė pažeidinėjami kiekviename žingsnyje...

...Įsakymas Nr. 0155 nurodė, kad 43-iosios naikintuvų divizijos 161 NAP aiškiai pastebima žlugusi drausmė. Šiuo įsakymu 161-ojo naikintuvų pulko vadas pašalintas iš darbo, o divizijos vadui generolui majorui Zacharovui pareikštas papeikimas. Paskelbus įsakymus Nr. 0022 ir 0155, padėtis 43 NAD nepagerėjo, tik toliau blogėjo... Balandį padaugėjo girtavimų ir kitų amoralių poelgių. Gegužę įvyko lakūno P. žmogžudystė (š. m. gegužės 3 d. 1 val. 25 min. jį nušovė sargybinis, nors laisvalaikio leidimų knygoje 1 val. 32 min. lakūnas pažymėtas kaip grįžęs į komandą). Gegužės dienomis, priešingai divizijos vado tiesioginiam įsakymui, draudžiančiam bet kokius laisvalaikio leidimus į miestą, 162 NAP vadas drg. P. leido eskadrilių vadams eiti į miestą. Po to jau eskadrilių vadai ir jų pavaduotojai politinei veiklai taip pat suteikė leidimus į miestą. Visų šių veiksmų rezultatas – gegužės dienomis šiame pulke įvyko daugybė šlykščių atsitikimų, pasibaigusių politinio vadovo K. savižudybe...“ [108]

Tiesos dėlei reikia pažymėti, kad „kaltinamasis pobūdis“, visų pirma dėmesio sutelkimas į trūkumus buvo neatsiejamas to meto partinių politinių dokumentų bruožas, nors galbūt kariuomenės veikloje tai iš principo ir teisinga. Negalima nepastebėti, kad memuaruose padėtis tuose pačiuose daliniuose aprašoma visiškai kitaip:

„Dangus aerodromuose drebėjo nuo motorų gausmo. Atrodė, tarsi šis gausmas nespėjo nurimti nuo vakar vakaro. Divizijoje, be trijų I-16 pulkų ir „Čaikų“ pulko, kuriems man patikėjo vadovauti, buvo nemažai mokomųjų, ryšių lėktuvų – iš viso daugiau nei 300 mašinų. Visa tai kasdien gaudė, šaudė ir leidosi nuo ryto iki vakaro. Man atrodė, kad mūsų darbo režimas nepakankamai įtemptas, ir aš skubinau pulkų vadus ir štabo karininkus“.

Taip atsiminimuose rašo buvęs 43 NAD vadas generolas majoras G. Zacharovas [109]. O štai generolo leitenanto S. Dolgušino, kuris karo pradžią pasitiko 122 NAP būdamas leitenantu, mintys. Tame pačiame, kuriame „įsakymai ir statutas buvo pažeidinėjami kiekviename žingsnyje“:

„Pulke gauti lėktuvai I-16 buvo 27-os ir 24-os serijos, su varikliais M-62 ir M-63. Tai buvo visai naujos mašinos, be to, kiekvienas lakūnas turėjo savąją: 72 lėktuvai – 72 lakūnai pulke. Visi turi savo mašiną, todėl ir skraidymo valandų skaičius, ir rengimas skraidyti buvo labai stiprus. Aš pradėjau karą ***skraidęs 240 valandų*** (paryškinta mano – M.S.) *ir tai vien per 1940–1941 metus... Mes skraidėme beveik kiekvieną dieną, žinoma, sekmadienis buvo poilsio diena, o šeštadienį skraidėme“* [110].

Naikintuvų I-16 eskadrilė. 1941 m. vasara.

Tačiau patys įsimintiniausi pulkininko P. Cupkos atsiminimai:

„Tais prieškario mėnesiais per mokomuosius skraidymus treniravomės įvaldydami naują metodą – bombų mėtymą smingant... Toks metodas daug kartų efektyvesnis negu bombų mėtymas iš horizontalaus skridimo, nes taikinys kliudomas daug tiksliau, tačiau metodo technika buvo daug sudėtingesnė... Po kiekvieno skrydžio mus sušaukdavo vadai ir pagal stebėtojų bei ekipažo raportus kruopščiai, minučių tikslumu analizavo pilotų ir šaulių bombų mėtytojų veiksmus. Poligonas buvo Belovežo girios dykvietėje. Ten kalkėmis buvo nupiešti tankų, automobilių, artilerijos baterijų kontūrai bei tiesiog apskritimai su kryžiais viduryje. Šiuos antžeminius taikinius ir bombardavome cementinėmis bombomis. Laipsniškai skrydis po skrydžio augo mūsų gebėjimai, buvo šlifuojamas meistriškumas. 1941 metų pavasarį tokį bombų mėtymo metodą buvome įvaldę gana gerai“ [10].

Žinote, apie ką tai rašyta? Taip aprašomas 9 MAD (mišriosios aviacijos divizijos) 13-ojo bombonešių aviacijos pulko kovinis pasirengimas. Tos pačios, kurios kovinio rengimo ataskaitos grafoje „Bombų mėtymas“ nubrėžtas brūkšnys...

Šio skyriaus reziumė. Lieka konstatuoti, „kad šį klausimą ateityje būtina detaliai išnagrinėti“. Kol kas su šiokia tokia tikrumo doze galima suformuluoti tik dvi tezes:

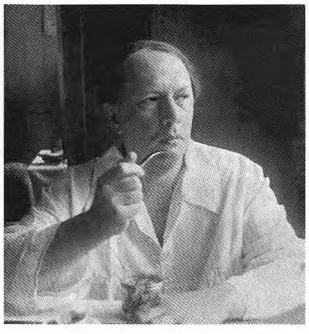
- lakūnų kovinis, skraidymo, šaudymo, taktikos parengimas neatitiko artėjančio karo reikalavimų;
- net gana kukli mokomoji kovinė rengimo programa sistemingai buvo neįvykdoma pirmiausia dėl aviacinio benzino trūkumo.

Kita vertus, realus pasirengimo lygis buvo daug geresnis nei tie kvaili juokeliai apie „tris skraidymo valandas dėžute“, kurie paskutinius 10–15 metų užpildė pseudoistorinės literatūros puslapius.

IŠVADOS IR SVARSTYMAI

„Rusijos karo meną riboja rusų tautos trūkumai. Jų neįmanoma pašalinti nei organizuojant darbą, nei pinigais. Šie trūkumai reiškiasi bodėjimusi bet kokiu nuolatiniu darbu, neišugdytu pareigos jausmu, atsakomybės baime, iniciatyvos stoka ir visišku negebėjimu teisingai numatyti ir išnaudoti laiką...“ [113]

Šiai Vokietijos generalinio štabo pranešimo, rašyto 1913 metais, ištraukai, mano nuomone, reikia tik vieno patikslinimo: žodžius „rusų tauta“ būtina suvokti ne kaip mėlynakių rytų slavų blondinų „rasę“, o tą daugianacionalinę ir daugiakonfesinę liaudį, kuri per penkis šimtmečius susiformavo Maskvos didžiojoje kunigaikštystėje. Beprecedentė vykdyta 1917–1933 metais žiauri socialinė revoliucija tik pagilino daugybę amžių egzistuojančią Rusijos problemą, kurią dar XIX amžiuje rašytojas A. Tolstojus suformulavo eilėraščio strofoje:



Rusų prozininkas, poetas A. Tolstojus. 1918 m. emigravo į Prancūziją. 1923 m. rašytojas grįžo į Sovietų Sąjungą.

„Šalis tikrai turtinga,
Tvarkos joje tik stinga“.

Nei milžiniški šalies žaliavų, nei didžiuliai darbo jėgos ištekliai, kurių kainą negailestingas teroras sumažino iki labai žemo, o kai kuriais atvejais net žemiau fiziologinio darbuotojo išgyvenimo lygio, nei labiausiai išplėtotą pramonę turinčių Vakarų šalių, perdavusių Stalinui naujausias karines technologijas, stebėtinai trumparegiška politika negalėjo visiškai atstoti paties svarbiausio ir didžiausio trūkumo – efektyvaus vadovavimo. Su gąsdinančiu triukšmu pakilusi Stalino imperija buvo tarsi milžiniškas, su neišsirutuliojusiomis smegenimis ir kojomis, linkstančiomis po pernelyg dideliu mėsos kalnu, brontozauras su mažyte galva.

Stalino parinkti pagal asmeninės ir „idėjinės“ ištikimybės principą „išaukštintieji“, nors ir patys geriausi savo aplinkos atstovai, buvo pasirengę intensyviam, tačiau, deja, mažai produktyviam darbui. Tam buvo kelios priežastys. Sisteminį kompleksinį požiūrių svarstymą bei problemų sprendimą sunku suderinti su marksistine leninine pasaulėžiūra, grindžiama atskirų išimčių suabsoliutinimu ir dogmatiška scholastika. „Kolektyvinio Stalino“ bendrojo išsimokslinimo ir kultūros lygis buvo neleistinai žemas, net neišmatuojamas jokiais šiandienos matais.

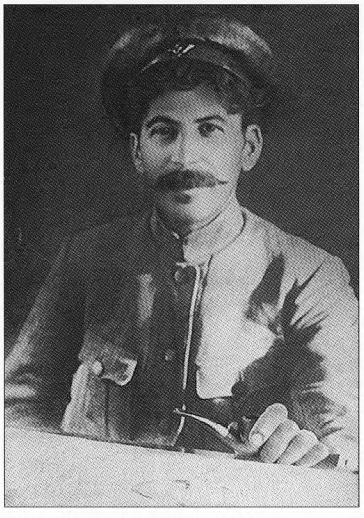
Be to, vadinamoji „planinė ekonomika“ ir „centralizuotas tiekimas“ reikalavo didžiausių pastangų sprendžiant paprasčiausias problemas. Senais laikais husarų pulko, kuriame trūko balnų ir brizgilų, vadui reikėjo parodyti „iniciatyvą“, t.y. atlikti paprasčiausius veiksmus – gauti iš pulko kasos asignacijų ir pasiųsti iždininką į turgų, o sovietinis vadas turėjo daugybę mėnesių susirašinėti su dešimtimis instancijų arba tiesiog pulke pradėti pogrindinę brizgilų gamybą. Chrestomatiniu atveju yra tapę Kijevo YKA 9-ojo mechanizuotojo korpuso vado veiksmai: pirmąją karo dieną surengęs ginkluotą apiplėšimą, išsprendė anksčiau neišsprendžiamą uždavinį – korpuso aprūpinimą automobiliais. Būsimasis maršalas Rokosovskis užgrobė apygardos automobilių bazę Šepetovkoje ir į „eksproprijuotus“ sunkvežimius susodino savą 131-ąją motorizuotąją diviziją. Tai vaizdžiai rodo, koks turėjo būti sovietų karinio vadovo „iniciatyvos ir pareigos jausmas“. Vokiečių karininkams tai net nesisapnavo...

Kuriant karines oro pajėgas, šios problemos ir bendri uždaviniai buvo realizuoti taip.

Sovietų Sąjunga anksčiau visų didžiųjų šalių įsijungė į aviacijos ginkluotės lenktynes ir ketvirtojo dešimtmečio viduryje pasiekė puikių laimėjimų. Buvo sukurta didžiulė karinė aviacija, kiekybe lenkianti bet kokią galimų SSRS priešų koaliciją ir aprūpinta nuostabiausiais, to meto matais, kovos lėktuvais.

Strimgalviais sukurtas pranašumas lygiai taip pat staiga pradėjo tirpti, kai į ginklavimosi lenktynes įsitraukė ir kiti būsimojo pasaulinio karo dalyviai. Pagal taktines technines gaminamų lėktuvų charakteristikas per dvejus trejus metus Vokietija, Anglija, JAV pasivijo Sovietų Sąjungą ir pradėjo mažinti KOP kiekybės skirtumą. Subjektyviai Stalino suvokiamas faktiškas Sovietų Sąjungos karinės aviacijos lyderystės praradimas buvo dramatiškai sustiprintas (nesąžiningais?, kenkėjiškais?) žvalgybos raportais, gynybos ir aviacijos pramonės liaudies komisariatų vadovybės pranešimais, kuriuose keletą kartų buvo perdėta Vokietijos KOP kiekybė bei gamybiniai pajėgumai.

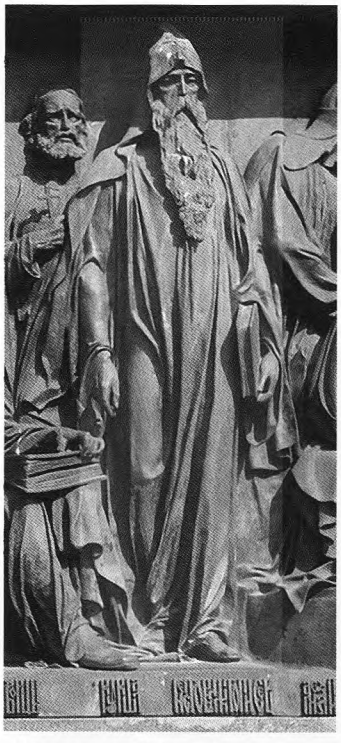
Išeitį iš susiklosčiusios, tiksliau – susiklosčiusios Stalino sąmonėje, o ne realybėje krizinės situacijos Stalinas rado tik vieną: dar labiau sukoncentruoti vienose (savo) rankose visus svarbiausius, menkus ir menkiausius aviacijos plėtros klausimus. Aviacijos pramonėje ir moksle nematytu anksčiau intensyvumu buvo diegiami specifiniai „stalininiai valdymo metodai“, t.y. šiurkštus administracinis spaudimas, baimės atmosferos sudarymas, pataikavimas ir kruvinos intrigos. Tokių veiksmų padarinys buvo išardyti jau susitelkę konstruktorių kolektyvai, fiziškai sunaikinti arba ilgam atitraukti nuo kūrybinio darbo geriausi specialistai. Natūralus KOP lėktuvų parko tobulinimas ir atnaujinimas buvo sustabdytas 2–3 metams. Tai įvyko būtent karo išvakarėse.



J. Stalinas. Carycinas, 1918 m.

Ernstas Udetas (*Ernst Udet*) pirmojo pasaulinio karo lakūnas asas. Pakvietus H. Germanui E. Udetas grįžo į Vokietiją iš JAV ir tapo naikintuvų bei bombonešių aviacijos inspektoriumi.

Perdėtai centralizuotų problemų sprendimas su neišvengiamai neigiamais padariniais tapo dar sudėtingesnis, nes valdymo sistemos centre esantis žmogus neturėjo net vidurinio, o ką kalbėti apie aukštąjį techninį išsimokslinimą. Neturėjo nei asmeninės lėktuvo pilotavimo patirties, kaip buvo Vokietijoje, kur aviacijos plėtrai vadovavo Geringas ir Udetas – du žymiausi Pirmojo pasaulinio karo asai, nei asmeninės aviacijos gamybos patirties. Būtent todėl buvo priimami skuboti, neapgalvoti, kartais ir apskritai sveiku protu nepaaiškinami sprendimai.



„Mūsų žemėj didžioj visko yra, tik, deja, tvarkos nėra". Rusios metraštininkas Nestoras. XI–XII a. pradžia.

Galų gale susiklostė visiškai paradoksali, beveik neaprašoma normalia žmonių kalba situacija: daugybė lėktuvų, daug lakūnų, daug aerodromų, daugybė aviacijos gamyklų ir aviacijos mokyklų bei technikumų. Kartu visur trūksta aviacinio benzino ir benzinvežių, piltuvėlių ir žarnų, akumuliatorių ir automobilinių starterių. Lėktuvai ginkluoti pačiais greičiausiais šaudančiais kulkosvaidžiais, o lakūnams parengti naudojamos ribotos, mažiausios šovinių normos. Sukurti visiškai šiuolaikiniai pikiruojamieji bombonešiai, tačiau ekipažų mokymas ir parengimas baigiasi vos keletu susipažinimo skrydžių. Yra naujausių zenitinių patrankų, tačiau nėra joms sviedinių, yra unikalių borto kuro talpyklų užpildymo inertinėmis dujomis sistemų, bet aerodromuose nėra azoto, yra milžiniškas lėktuvų parkas, tačiau nėra traktorių išvalyti iš aerodromų sniegą, yra gigantiškas skraidymo mokyklų tinklas, tačiau net sutrumpintoms programoms neskirta benzino...

Štai tokios būklės sovietų karinės oro pajėgos sulaukė to meto, kai kare su stipriu, užsispyrusiu, ryžtingu priešu neišvengiamai turėjo paaiškėti tikroji tiesa.

Ant sovietų lakūnų paliktų lėktuvų nuotraukos vokiečių kareivio užrašas: „1941 m. liepos 10 d. Ryga, aerodromas“.

2 SKYRIUS. AUDROS NUBLOKŠTI

Sovietų kariuomenei paskubomis traukiantis Karelijoje palikti automobiliai GAZ-AA. 1941 m. birželis.

Pabaltijo karinė apygarda nuo pat suformavimo 1940 metais rugpjūtį vadinta ypatingąja. Daugeliu atvejų ypatinga, unikali buvo kovos veiksmų Pabaltijyje istorija. Kaip ir ankstesniuose skyriuose, karo veiksmus ore pradėsime nagrinėti nuo trumpos apžvalgos, kas vyko 1941 metų birželį žemėje.

2.1. KARIUOMENĖS KOVOS VEIKSMAI NUO BIRŽELIO 18-OSIOS IKI 23-IOSIOS

Šiaurės vakarų frontui, kurį reikėjo išskleisti Pabaltijo YKA pagrindu, vieninteliam artėjančiame kare su Vokietija, bent jau pirmajame jo etape, buvo keliami išskirtinai gynybos uždaviniai. Kelias nuo Rygos ir Vilniaus iki Berlyno buvo labai sunkus. Amžius statyti Rytų Prūsijos gynybos įtvirtinimai, snaudžiantys Augustavo miškai, toliau – Pirmojo pasaulinio karo liūdnus įvykius menančios Mozūrijos pelkės ir ežerai, vandeningųjų Vyslos ir Oderio žemupiai. Tokioje vietovėje Raudonoji armija neišvengiamai prarastų savo pagrindinį „kozirį" – tūkstantines lengvųjų tankų ordas. Jau 1940 metų rugsėjo Raudonosios armijos strateginio išskleidimo plano variante buvo numatytos *„sudėtingos Rytų Prūsijos gamtos sąlygos, labai trukdančios vykdyti puolamąsias operacijas"*, ir *„išskirtinis šio gynybinio teatro, ypač inžinerinis ir kelių, įrengimas"*.

Atsižvelgus į tai padaryta tokia išvada: *„Kyla pavojus, kad kova šiame fronte gali įgyti ilgalaikių kovų pobūdį, sukaustys mūsų pagrindines jėgas ir neduos greito bei pageidaujamo efekto“.* 1

Išvados apie puolimą iš Pabaltijo per Rytų Prūsiją Vyslos link buvo išbandytos ir patikrintos 1941 metų sausį pagal žemėlapius operatyvinių taktinių žaidimų metu.* Todėl 1941 metų kovo Raudonosios armijos strateginio išskleidimo plano variante Šiaurės vakarų fronto uždavinys buvo apribotas tik vienu aspektu: *„Stipri gynyba ir priešo pajėgų sukaustymas nuo Memelio (Klaipėdos) iki Ostrolenkos privalo apsaugoti pagrindinius operacijos centrus“.* 2 Tokie vien gynybos uždaviniai buvo iškelti frontui ir 1941 metų gegužės plano variante: *„Tvirta gynyba sukaustyti priešą Rygos ir Vilniaus ruožuose bei neleisti priešui įsiveržti iš Rytų Prūsijos“.* 3

Kita unikalia Pabaltijo YKA ypatybe tapo logiškai nepaaiškinamas apygardos vadovybės ir jos karinių junginių paskutinių prieškario dienų dokumentų išlikimas (prieinamumas, išslaptinimas). Nieko panašaus kitose apygardose/frontuose nepastebėsime, istorikams pasiekiami operatyviniai dokumentai kaip užkeikti prasideda birželio 22 d. arba dar daug vėlesnėmis datomis. Galime pateikti labai trapią hipotezę, kad tai susiję su tuo, jog kitos –Vakarų, Kijevo, Odesos – apygardos pirmosiomis karo dienomis turėjo spręsti visai ne gynybos uždavinius, būtent todėl jų archyviniai fondai buvo kiek įmanoma labiau įslaptinti ir „išvalyti“.

Kad ir kaip būtų, nuo birželio 18–20 dienos, t.y. vidury kalendorinių metų ir prieš 3–4 dienas iki puolimo, Pabaltijo YKA archyviniuose fonduose atsiranda operatyvinių dokumentų – įsakymų, kovinių raportų, operatyvinių ir žvalgybinių suvestinių – su numeriais 1, 2, 3...

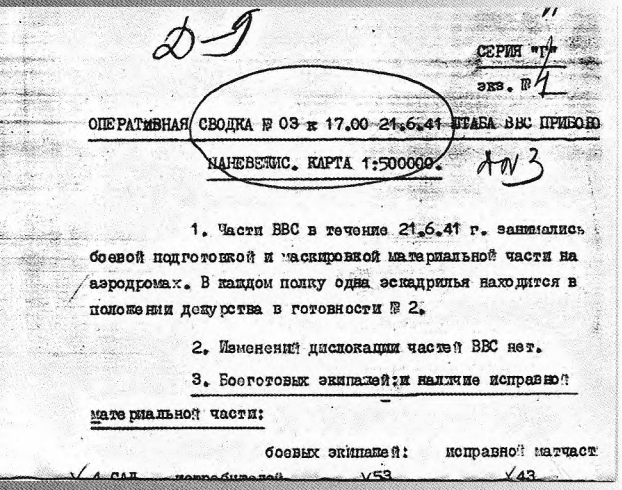
„Operatyvinė suvestinė 1, divizijos štabas – 48, miškas 0,5 km ryčiau Dalbės stoties

1. Divizija, vykdydama įsakymą, 1941 06 17 23.00 pradėjo žygį iš Rygos ir, atlikusi nakties žygį (30 km), 1941 06 18 9.00 susitelkė miške į pietryčius nuo Dalbės stoties...“ 5

„Kovinis pranešimas Nr. 2, divizijos štabas – 48, miškas į pietryčius nuo Dalbės stoties, 1941 06 18 9.10. Divizija, įvykdžiusi dienos uždavinį, 1941 06 18 9.00 susitelkė miško rajone į pietryčius nuo Dalbės stoties...“ 6

---

* Skirtingai nei galybę kartų pakartotas melas „žaidimo“ įvykiai nieko bendra neturi su realiu Vakarų ir Šiaurės vakarų frontų sutriuškinimu 1941 m. birželio mėn. „Žaidimuose“ buvo derinama puolamoji operacija, kurioje pagrindiniai įvykiai vyko vakariau SSRS sienos: „rytiniai“ užėmė „Suvalkų kyšulio“ rajoną, dalį Rytų Prūsijos iki Priegliaus upės, sėkmingai forsavo Narevo upę ir pamėgino apsupti „vakarinius“ tarp Insterburgo bei Alenšteino (dabar Olštynas) ir Opolės. Vėliau „rytinių“ puolimas įstrigo, o „vakariniai“, kuriems „žaidimuose“ vadovavo G. Žukovas, smūgiu iš Lomžos ir Zambruvo apsupo dalį „rytinių“ pajėgų vakariau Narevo upės. Pagal „žaidimo“ pradines užduotis iškeltos užduotys nebuvo įvykdytos, tačiau nieko net panašu į vokiečių prasiveržimą prie Vilniaus, Baranovičių ir Minsko „žaidimuose“ neįvyko, didžiausias „vakarinių“ įsiveržimo nuotolis į sovietų teritoriją neviršijo 20–30 km. Apie tai detaliai, remdamasis realiais dokumentais, rašė pulkininkas Bobyliovas dar prieš 17 metų. (4)



СЕРИЯ "Г"
экз. № 4

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА № 03 к 17.00 21.6.41 ШТАБА ВВС ПРИБОЛ
НАПЕВЕЖИС. КАРТА 1:500000.

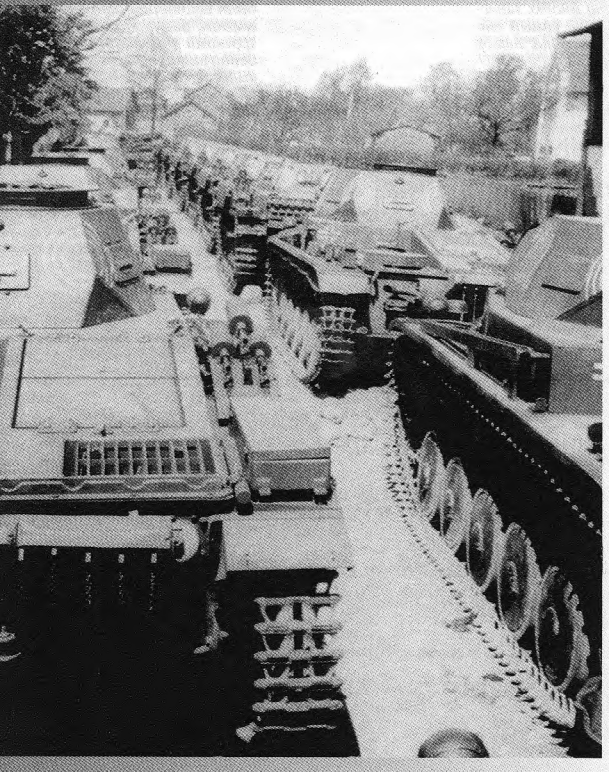
1. Части ВВС в течение 21.6.41 г. занимались боевой подготовкой и маскировкой материальной части на аэродромах. В каждом полку одна эскадрилья находится в положении дежурства в готовности № 2.

2. Изменений дислокации частей ВВС нет.

3. Боеготовых экипажей и наличие исправной материальной части:

боевых экипажей: исправной матчаст

Operatyvinė suvestinė Nr. 03 Pabaltijo ypatingosios karinės apygardos štabas. Panevėžys, 1941-06-21 17 val.



Vokiečių 3-iosios tankų grupės 101-ojo liepsnosvaidžių tankų bataliono PzKpfw. II Ausf. C tankai Lietuvoje. 1941 m. birželis.

„Apygardų valdybų ir štabo skyrių viršininkams

Pranešu žiniai, kad armijų štabams duoti nurodymai, kaip ir kokiais terminais turi būti pateikti skubūs raportai:

a) Operatyvinės suvestinės – 5.00 padėtis iki 7.00, 12.00 padėtis iki 14.00, 17.00 padėtis iki 19.00... Štabo viršininko pavaduotojas generolas majoras Truchinas. 1941 m. birželio 20 d. Nr. 01 (dokumento tipas nenurodytas – M.S.). 7

„Žvalgybos pranešimas Nr. 01, 1941-06-21 14.00, Šiaurės vakarų fronto štabas, Panevėžys

Patikimais duomenimis, 1941-06-08 nustatyta...“ 29 *Raportą pasirašė apygardos štabo žvalgybos skyriaus (ŽV) viršininko pavaduotojas, tačiau adresuotas jis* ***fronto*** *KOP štabo viršininkui!*

„Žvalgybos suvestinė Nr. 02, 1941-06-21 20.00, Pabaltijo YKA štabas, Panevėžys

Remiantis patikimais šaltiniais, tęsiama vokiečių kariuomenės santalka Rytų Prūsijoje ...“ 8

„Operatyvinė suvestinė Nr. 01, 1941-06-21 22.00, Pabaltijo YKA štabas, miškas 12 km į šiaurės rytus nuo Panevėžio

Pirma. Nuolatinio dislokavimo vietose Pabaltijo ypatingosios karinės apygardos daliniai ir junginiai atlieka kovinį ir politinį pasirengimą...“ 9

„Slapto kariuomenės valdymo (SKV) nurodymas Nr. 01, 1941-06-21 12.00, Šiaurės vakarų fronto štabas, Panevėžys

1. Šifruotas ryšys vyksta pagal nustatytus ypatingus nurodymus.

2. Nenaudoti koduoto ryšio.

3. Neslaptų pokalbių maskuotei ir norint iškviesti vadovaujantį personalą pokalbiui techninėmis ryšių priemonėmis: a) ŠTAFRONTO (fronto štabo), ŠTARM (armijos štabo) tinkle naudoti pokalbių lentelę OPT-2...“ [10]

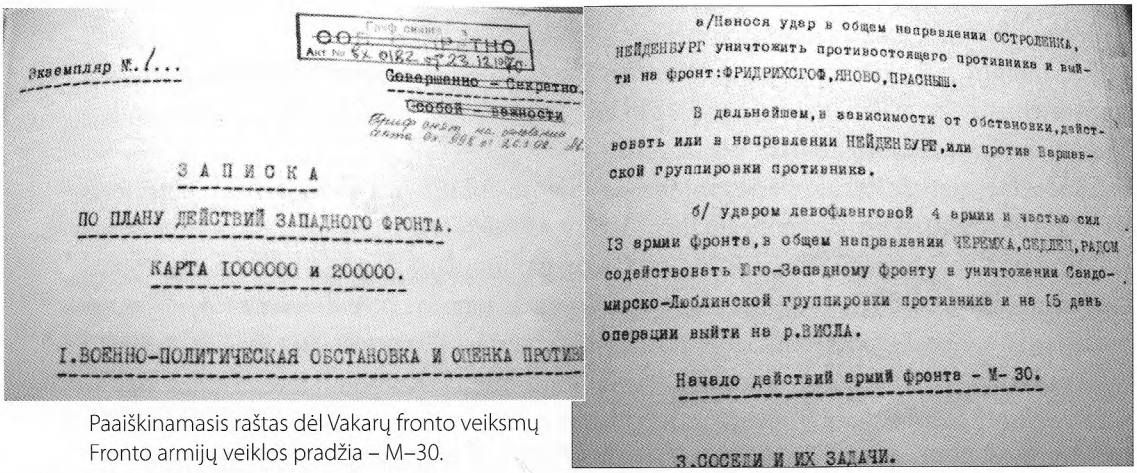
SKV – tai „slaptas kariuomenės valdymas“. Šiame dokumente įdomiausia ne numeris 01 viduryje metų, o tai, kad ant raidžių „ŠVF“ ir „FRONTAS“, išspausdintų kaip ir visas dokumentas rašomąja mašinėle, rudu pieštuku, galbūt prieš 70 metų jis buvo raudonas, riebiai užrašyta „OKP“ – („apygarda“?). Ištaisytas ir parašas prie dokumento – Šiaurės vakarų fronto štabo viršininkas generolas leitenantas Klionovas tuo pačiu pieštuku „pervadintas“ „OKP“ – („apygardos“) štabo viršininku. Kad visa tai pamatytum, nebūtina važiuoti į Podolską, į gynybos ministerijos centrinį archyvą. Šio dokumento elektroninę kopiją visi gali pamatyti tinklalapyje „Liaudies žygdarbis“ („Podvig naroda“).

Birželio 21 d., praėjus keletui valandų, 16.45 iš Šiaurės vakarų fronto štabo viršininko generolo leitenanto P. Klionovo vardu (faktiškai dokumentą pasirašė štabo operatyvinio skyriaus viršininkas generolas majoras F. Truchinas) visiems štabo viršininkams ir apygardos valdyboms pasirašant apie gavimą buvo paskelbtas toks nurodymas:

„Kai kurie apygardos valdybos skyrių ir dalinių štabai dokumentuose ir kalbose vartoja žodį FRONTAS, Šiaurės vakarų frontas ir panašiai, kartu atskleisdami fronto valdybą ir jos dislokavimo vietą. Nedelsiant nutraukti šį reiškinį ir visada valdybą ir štabus vadinti Pabaltijo YKA. [11]

Apie esančią fronto valdybą, **sukurtą keletas dienų IKI „netikėto užpuolimo“** galima suprasti net iš dokumentų, sunumeruotų skaičiais 1, 2, 3 metų viduryje. Ne mažiau svarbus yra reikalavimas pateikti net tris operatyvines suvestines per dieną, taikos metu taip nebūna, ir dokumentų, pavadintų „Kovinis pranešimas“, atsiradimas. Tačiau anksčiau cituotas dokumentas labai svarbus visai dėl kita ko. Jis parodo, kad apygardos pagrindu išskleistas frontas, ir jo reikšmė buvo puikiai suprantama visiems vadams, kurie privalėjo žinoti. Jie puikiai suprato, ką tai reiškia ir kodėl tokios paslapties negalima patikėti popieriams, išmargintiems grifais „slapta“, bei šifruoto ryšio telefono linijoms. Konspiracija pasiekė tokį lygį, kad 1941 m. birželio 21 d. Pabaltijo YKA politinės propagandos valdybos viršininkas draugas Riabčas įsakė: *„Korpusų ir divizijų politinės propagandos skyriai daliniams raštu direktyvų neteikia; per savo atstovus politinius uždavinius jie perduoda tik žodžiu“.* [51]

Būtina atkreipti dėmesį į vietą, kurioje dislokuotas naujasis fronto štabas. Ko gera, nuo birželio 21-osios, o KOP štabas ten jau buvo birželio 20-osios vakare – miškas Panevėžio šiaurės rytuose. Būtent šioje vietoje pagal priedangos planus *„praėjus 6 valandoms nuo karo pradžios arba paskelbus mobilizaciją“* ir turėjo būti Šiaurės vakarų fronto štabas. [12] Kuris iš šių dviejų įvykių įvyko prieš 6 valandas, kad reikėjo perdislokuoti naujai sukurtą frontą iš Rygos į mišką prie Panevėžio? Mobilizacija (atvira mobilizacija) SSRS buvo paskelbta Gynybos tarybos prezidiumo įsaku tik birželio 23-iąją, o ne 22-ąją.



Экземпляр №.1...

Совершенно - Секретно.

Особой важности

З А П И С К А

ПО ПЛАНУ ДЕЙСТВИЙ ЗАПАДНОГО ФРОНТА.

КАРТА 1000000 и 200000.

I.ВОЕННО-ПОЛИТИЧЕСКАЯ ОБСТАНОВКА И ОЦЕНКА ПРОТИВ

в/Нанося удар в общем направлении ОСТРОЛЕНКА, НЕЙДЕНБУРГ уничтожить противостоящего противника и выйти на фронт:ФРИДРИХСГОФ,ЯНОВО,ПРАСНЫШ.

В дальнейшем,в зависимости от обстановки,действовать или в направлении НЕЙДЕНБУРГ,или против Варшавской группировки противника.

б/ ударом левофланговой 4 армии и частью сил 13 армии фронта,в общем направлении ЧЕРЕМХА,СЕРДЕЦ,РАДОМ содействовать Юго-Западному фронту в уничтожении Свидомирско-Люблинской группировки противника и на 15 день операции выйти на р.ВИСЛА.

Начало действий армий фронта - М- 30.

3.СОСЕДИ И ИХ ЗАДАЧИ.

Paaiškinamasis raštas dėl Vakarų fronto veiksmų Fronto armijų veiklos pradžia – M–30.

Galbūt slapta sukurtam Šiaurės vakarų frontui karas prasidėjo prieš keletą dienų iki birželio 22-osios ryto?

Sutinku, toks spėjimas atrodo pigi „konspirologija“, tačiau pirmajame saugomo CAMO (fondas 221, aprašas 1351, byla 201) dokumento puslapyje galime perskaityti štai tokį neįtikėtiną tekstą: *„Iš Šiaurės vakarų fronto kovinių veiksmų žurnalo dėl kariuomenės padėties, veiksmų ir kovos veiksmų nuo 1941 m. birželio 18-osios iki 23-iosios“*. O kitame šio dokumento puslapyje pirmasis „kovos veiksmų“ metas aprašomas ir nurodomas būtent – *„birželio 18–21“*. Ir šis dokumentas puikia elektronine kopija visiškai prieinamas visiems pageidaujantiems...

Tą patį liudija ir Pabaltijo YKA štabo dokumentai, išspausdinti su labai reikšminga „senąja“ numeracija. Štai, pavyzdžiui, 1941 m. birželio 18 d. 12-ojo mechanizuotojo korpuso (MK) vado, generolo majoro Šestopalovo įsakymas Nr. 0033. Beje, toks korpuso lygio dokumentas, išmargintas grifais „Labai slaptai. Ypatingos svarbos“, yra labai retas. Įsakymas Nr. 0033 prasideda tokiais žodžiais: *„Gavus šį įsakymą, visus dalinius parengti kovai. Dalinius parengti kovai kaip ir paskelbus „Kovinį aliarmą“ pagal planą, tačiau paties „Aliarmo“ neskelbti... Pasiimti tik tai, kas būtina mūšiui bei užtikrinti gyvybei...“* Toliau – nurodymas birželio 18 d. 23.00 pradėti judėti į dislokacijos rajonus. Beje, visi paskutiniai maršrutų punktai yra miškuose! [13]

Raudonosios armijos 12-ojo mechanizuoto korpuso vadas generolas leitenantas N. Šestopalovas. 1940 m.

Tą pačią, įvykių kupiną birželio 18 dieną Pabaltijo YKA vadas generolas pulkininkas F. Kuznecovas pasirašo labai platų daugybės puslapių įsakymą Nr. 00229. Jame, be kita ko, sakoma:

*„...Priešlėktuvinės gynybos zonos viršininkui **iki 1941 m. birželio 19 d. vakaro*** (čia ir toliau paryškinta mano – M.S) *apygardos priešlėktuvinėje gynyboje pasirengti visuotiniam aliarmui... **Iki 1941 m. birželio 19 d.** pranešti, kaip bus dengiami dideli geležinkelių ir gruntiniai tiltai, artilerijos sandėliai ir svarbiausių objektų priedangos nuo pikiruojamųjų bombonešių.*

*Iki **1941 m. birželio 21 d.** kartu su vietos priešlėktuvine gynyba organizuoti:*

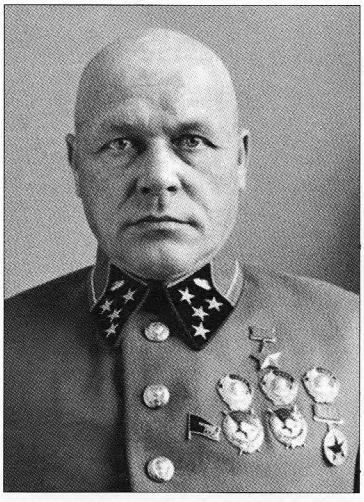
*Rygos, Kauno, Vilniaus, Dvinsko, Mitavos, Libavos, Šaulių miestų užtemdymą, priešgaisrinę apsaugą juose... Ne vėliau kaip **iki 1941 metų birželio 20 d. ryto** išmesti į fronto ir armijų vadavietes su pakankamu kiekiu priemonių komandas, kurios juose įrengs ryšių mazgus... Numatyti bei parengti ryšininkų komandas, kurios **iki 1941 m. birželio 20 d. ryto,** įsakius junginių vadams, pagal mano nurodymus užims ryšių mazgus... Nustatyti, kuriame kiekvienos armijos ruože bus įrengti prieštankinių minų ir sprogstamųjų medžiagų sandėliai bei įrengtos užtvaros sulaikyti pėstininkams. Nurodytą inventorių sutelkti įrengtuose sandėliuose **iki 1941 m. birželio 21 d.**... Telšių, Šaulių, Kauno ir Kalvarijos ruožuose sukurti judriuosius prieštankinius ir minų kovos būrius. Šiam tikslui privaloma turėti automobiliais pristatomų prieštankinių minų atsargas. Būrių parengimas **1941 m. birželio 21 dienai**... Armijų karinėms taryboms patvirtinti tiltų sugriovimo planą. Atlikti **iki 1941 m. birželio 21 d.** Iš apygardos (išskyrus mechanizuotuosius ir aviacijos) dalinių perimti visas benzino cisternas ir perduoti jas po 50% 3-iajam ir 12-ajam mechanizuotiesiems korpusams. Atlikimo terminas **1941 m. birželio 21-oji**... Iki 1941 m. birželio 23 d. visus dalinius sukomplektuoti pagal priklausančius tabelius...“* [14]

Raudonosios armijos 12-ojo mechanizuotojo korpuso tankai SSRS pasienyje. 1941 m.

Nuo pėstininkų neatsiliko ir Pabaltijo apygardos aviacijos daliniai. Raporte „Apie kovinę veiklą 86-oje aviacijos bazėje nuo 06-22 iki 06-28" skaitome: *„1941-06-20 ir 21. Pagal gynybos planus statomi gynybiniai įrenginiai.* ***1941-06-21 22.00*** *pulko ir bazės personalui užimti gynybinius įrenginius aerodromo gynybai. Užbaigti darbus įkasant bei užkasant statinėse saugomus kurą ir tepalus..."* [30] Raporte „Apie atliktus darbus 213-oje aviacijos bazėje nuo 1941 metų birželio 17-osios iki 28-osios" visiškai kasdieniškai konstatuojama: ***„1941-06-21 vakare paskelbus kovinį aliarmą*** (paryškinta mano – M.S.), *Karmėlavos operatyviniame aerodrome buvo sutelktas šis turtas..."*

Tiesiog keista, kaip sovietų istorikai propagandininkai, kūrę ir platinę mitą apie karinio jūrų laivyno liaudies komisarą admirolą N. Kuznecovą, kuris tarsi „nesibaimindamas pažeidė Stalino draudimą ir karo išvakarėse kariniame laivyne paskelbė aliarmą", nepratarė nė vieno gero žodžio apie analogišką generolo F. Kuznecovo „žygdarbį". Gal buvo duotas nurodymas paskelbti tik vieną mitą ir vien apie Kuznecovą? Iš tikro jokių „Stalino draudimų" Pabaltijo YKA vadas nepažeidė, greičiau priešingai – pagal savo supratimą ir valdinių organizacinius gebėjimus bandė įvykdyti jam perduotus nurodymus.

1941 m. birželio 11 d. likus vienai savaitei iki to meto, kai Pabaltijo YKA vyko įvykiai, kurie karine kalba įvardijami kaip „operatyvinis kariuomenės išskleidimas", Pabaltijo YKA vadas F. Kuznecovas ir apygardos karo tarybos narys P. Dibrovas atsidūrė Maskvoje. Ir ne tiesiog šiaip Maskvoje, o Stalino kabinete, kur tuo metu buvo: valstybės vadovo pavaduotojas ir užsienio reikalų liaudies komisaras Molotovas, gynybos liaudies komisaras Timošenka, generalinio štabo viršininkas Žukovas, valstybės saugumo liaudies komisaras Merkulovas, vyriausiosios politinės valdybos viršininkas Zaporožecas. Vargu ar tokį renginį galima pavadinti „pasitarimu" – Kuznecovas ir Dibrovas stovėjo ne ant to paties administracinio laiptelio, kad galėtų „patarinėti" aukščiausiajai karinei politinei šalies valdžiai. Greičiausiai tai buvo instruktavimas, be to, gana detalus – jis vyko nuo 21.55 iki 22.55.



Vakarų fronto vadas armijos generolas D. Pavlovas buvo apkaltintas bailumu, neveiklumu, dėl priešui atiduotų sandėlių ir t.t. Sušaudytas J. Stalino įsakymu.

Būtina pažymėti, kad nuo gegužės 24-osios, tos paslaptingos dienos, pirmą ir paskutinį kartą per visus 1941 metus Stalino kabinete buvo sukviesti visi vadovai, Karo tarybos nariai ir visų penkių vakarinių pasienio apygardų aviacijos vadai. Iki pat karo pradžios Pabaltijo YKA tapo išskirtine, vienintele apygarda, kurios vadovybė susitiko su Stalinu. Šį keistą faktą galime interpretuoti labai įvairiai. Pavyzdžiui: susitikimai (instruktažai) su suplanuotų svarbiausių strateginių

Pietvakarių ir Vakarų frontų operacijų vadovybe buvo numatyti daug vėliau, t.y. maksimaliai priartėjus įsiveržimo į Europą dienai. „Sulaužius sutartį" prasidėjęs Vokietijos kariuomenės puolimu karas sužlugdė visus kalendorinius planus ir šie susitikimai niekada neįvyko. Vakarų fronto vadas armijos generolas Pavlovas buvo sušaudytas, o Pietvakarių fronto vadas Kirponosas žuvo „Kijevo katile".

Pabaltijo YKA buvo geografiškai išsidėsčiusi „išlaisvintose iš kapitalo priespaudos" teritorijose. Nieko unikalaus – visų penkių vakarų pasienio apygardų kariuomenė visiškai arba iš dalies buvo išskleidžiama 1939–1940 metais aneksuotose žemėse. Tačiau tik Pabaltijyje buvo priimtas ir realizuotas labai keistas sprendimas: į apygardą įtraukti šešias divizijas – tris korpusus, suformuotus iš likviduotų valstybių – Estijos, Latvijos, Lietuvos kariuomenių. Nieko panašaus niekur nebuvo ir labai sunku įsivaizduoti „lenkų diviziją", įtrauktą į Kijevo YKA, arba „suomių brigadą" Leningrado karinėje apygardoje. Ir štai kas labai įdomu – likus lygiai 13 mėnesių iki sušaudymo D. Pavlovas perspėjo vyriausiąją vadovybę vengti šio žingsnio:

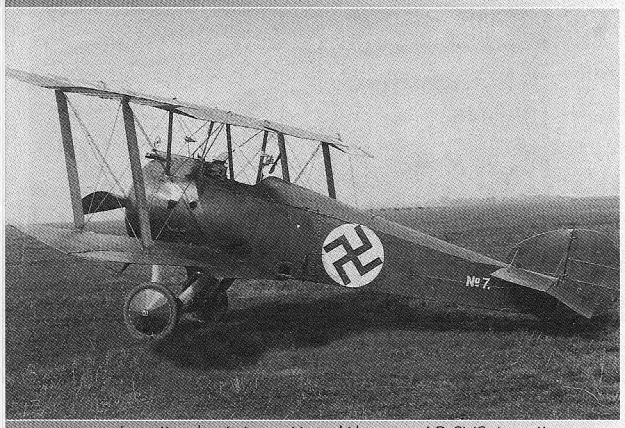
„Lietuvos, Latvijos ir Estijos armijos dalinių buvimas vienoje vietovėje, manau, neįmanomas. Išsakau šiuos siūlymus:

Pirma. Visų trijų valstybių armijas nuginkluoti ir ginklus išvežti į Sovietų Sąjungą.

Antra, arba po karinio personalo valymo ir sutvirtinus dalinius mūsų vadovaujančiu personalu, pradžioje, artimiausiu metu, manau, kare būtų galima panaudoti Lietuvos ir Estijos dalinius ne Baltarusijos YKA, o prieš rumunus, afganistaniečius ir japonus. Visais atvejais latvius, manau, būtina nuginkluoti visiškai..." [15]

Generolas pulkininkas M. Kirponosas, M. Burmistrenka ir V. Tupikovas. M. Kirponosas dalyvavo Suomijos ir SSRS kare. Antrojo pasaulinio karo pradžioje buvo paskirtas Pietvakarių fronto vadu. 1941 m. žiemą paskirtas Kijevo YKA vadu. Žuvo mūšiuose dėl Kijevo.

Lietuvos sukilėliai tanketėje Kaune. 1941 m. birželis.



Latvijos karinių pajėgų lėktuvas AP SVS. Latvijos karinių oro pajėgų skiriamasis ženklas 1920–1940 m. – svastika. Pradžioje naudota kairioji, vėliau dešinioji svastika. Svastika – baltų saulės ženklas.

Prieškariu Latvija gamino automobilius. Ketvirtasis dešimtmetis.

Eksportui parengta prekių siunta. Latvija. Ketvirtasis dešimtmetis.

Pavlovo nepaklausė. Paskui, pirmosiomis karo valandomis, nuo 1941 m. birželio 22-osios 9.35 Pabaltijo YKA vadas raportuoja SSRS gynybos liaudies komisarui, kad buvo priverstas 5-ajai tankų divizijai pavesti *„pridengti 11-osios armijos užnugarį nuo lietuvių“*, nes „nacionalinės“ 179-oji, 181-oji, 183-ioji,184-oji šaulių divizijos *„absoliučiai nepatikimos“*. [16] Keista. Kas tokią teisingą išvadą sutrukdė padaryti praėjusios dienos 9 valandą vakare? Beje, yra pagrindas spėti, kad pagrindine problema tapo ne skubus „nacionalinių“ divizijų išvedimas iš kovos veiksmų zonos ir net ne ginkluoti maištai, pirmosiomis karo dienomis prasidėję Kaune, Rygoje ir kituose Pabaltijo miestuose. Patį skaudžiausią smūgį Pabaltijo YKA „politmorbūklei“ („politinei bei moralinei būklei“) smogė tas faktas, kad jau visus metus, o kai kurie daliniai ir junginiai jau net nuo 1939 m. spalio buvo „buržuazinių valstybių“ teritorijose.

Raudonarmiečiams iš „kolektyvizacijos“ nuskurdintų Rusijos kaimų svaiginantį įspūdį darė net provincijos užkampio – Balstogės, Brastos (Bresto), Kovelio, Kišiniovo parduotuvės... Tačiau ketvirtojo dešimtmečio Pabaltijys – ne Kišiniovas. Būtina pripažinti, kad valdomos griežtų autoritarinių režimų jaunos Baltijos šalys pasiekė didžiulių ekonominių laimėjimų, o tokios šalys, kaip Latvija ir Estija (nors ir mažesniu lygiu) pagal gyventojų gyvenimo lygį bei kokybę pasiekė pakankamai aukštą Vakarų Europos lygį. Tai parodyti Raudonosios armijos kariams ir vadams buvo didelė politinė klaida. Menkas „bolševikinio sąmoningumo“ daigelis neatlaikė tokio smūgio:

„Pas mus apgyvendino karininką su žmona. Tarsi vyresnysis leitenantas, tarsi kapitonas. Dabar jau tiksliai neatsimenu, beje, kaip ir jo pavardės. Vardu jis buvo Nikolajus. Jauni ir simpatingi žmonės. Šis karininkas gaudavo tūkstančio rublių atlyginimą. Pirmaisiais mėnesiais santykį su latu nustatė vienas prie vieno. O tuo metu vidutinis darbininko atlyginimas buvo 80 latų per mėnesį. Iš tikro Nikolajus gaudavo ištisą lobį, o parduotuvės buvo pilnos prekių. Eidamas namo iš tarnybos, jis užbėgdavo į konditeriją ir už 1 rublį (latą) nupirkdavo dėžutę su dvidešimt pyragaičių. Daugiau kaip penkis ar šešis jie su žmona, savaime suprantama, suvalgyti nepajėgdavo, o rytdienai palikti nebuvo jokio reikalo. Tai jie kitais pyragaičiais lesino mūsų vištas (mama labai barė juos už tai)...

Nikolajaus žmona, kaip ir visos sovietų vadų žmonos, supirkdavo vyriškus ir moteriškus laikrodžius, dirbinius iš aukso, brangakmenius ir vežė į SSRS, į Kijevo miestą, kur prisiminimai apie tokias prekes jau buvo išblėsę, o parduoti juos buvo galima už bet kokius pinigus. Atgal ji atsiveždavo grynųjų, ir vėl viskas kartojosi geometrine progresija... Per kelis mėnesius nuomininkai abu savo kambarius ir koridorius užvertė fanerinėmis dėžėmis su pačiomis įvairiausiomis prekėmis. Perkama buvo viskas iš eilės, kas pakliuvo: avalynė visiems metų laikams ir visam likusiam gyvenimui, odiniai ir drapo paltai bei striukės, audinių rulonai, neapsakomi kiekiai vyriškų kostiumų ir moteriškų suknelių, nesuskaičiuojama daugybė patalynės bei antklodžių. O parduotuvėse prekių nė kiek nemažėjo...“

„Lobyno“ gastronomijos parduotuvė. Kaunas. 1930 m.

B. Poškaus parduotuvė Šiauliuose. (Aušros muziejaus nuotr.)

Lietuva gamino Antano Gustaičio konstrukcijos lėktuvą ANBO. Buvo pagaminti 66 įvairių modifikacijų lėktuvai. 1934 m. lakūnų grupė, vadovaujama A. Gustaičio, trimis lėktuvais ANBO IV apskrido Europą.

Šiuos savo tėvo, gimusio Karsavoje (Latvija), atsiminimus man atsiuntė mano bendravardis Markas Geidenreichas. Ir dar viena kito veterano atsiminimų ištrauka:

„Mūsų pulkas įsikūrė butuose Libavoje (Liepojoje). Suteikė prašmatnų butą, galima sakyti apartamentus, o baldų jokių. Nuėjome su žmona pirkti. Užėjome į parduotuvę, o ten toks pasirinkimas, kad akys pradėjo bėgioti. Iš pradžių manėme, kad labai brangu ir neužteks pinigų susimokėti. Įvertinome kainas. Kapeikos, o ne kaina. Išsirinkome penkiems kambariams skirtą garnitūrą iš Karelijos beržo. Sumokėjome, ir tuojau sunkvežimiai atvežė ir sustatė visame bute. Nepraėjo nė mėnuo, o mano žmona, vaikščiodama mieste, vėl užėjo į tą pačią baldų parduotuvę ir pamatė tokią prabangą iš raudonmedžio, kad nesusilaikė ir nupirko. Pareinu iš tarnybos, o visame bute nauji prabangūs baldai. Į mano klausimą: „Kur padėjai senuosius?" visai logiškai buvo atsakyta: „Krovikai išnešė į šiukšlyną..."

Suprantama, personalo partinis auklėjamasis darbas nesustojo nė dienai, tačiau įteigti raudonarmiečiams, kad jie privalo savo vienintelę gyvybę atiduoti dėl to, kad „išlaisvintų" dar vieną kokią nors šalį nuo pyragėlių ar garnitūrų, darėsi vis sunkiau. Karo pradžia Geindenreicho atsiminimuose atrodo taip:

„Iš namų išėjau anksti ryte, pirmąją karo dieną, net tinkamai neatsisveikinau su savaisiais. Ginėme didžiulę karvių bandą į rytus. Mus surinko NKVD majoras Blinovas. Apie trečią valandą ryto jam paskambino tikras brolis, tarnavęs pasienyje, ir pranešė per vis dar puikiai veikiantį ryšį, kad vokiečiai, nesutikę jokio pasipriešinimo, pro juos jau praėjo. „Lauk, broli, tuojau bus pas jus". Štai taip visa Karsava ir sužinojo apie prasidėjusį karą. Apytiksliai po valandos atskrido vokiečių bombonešiai ir subombardavo ryšių punktus ir tiltą už kilometro nuo namų. Blinovas jokio įsakymo iš niekur negavo, tačiau tiesiog nusprendė ką nors išgelbėti nuo vokiečių...

Kiekvienam iš mūsų davė po šautuvą ir dešimt šovinių, išmokė užtaisyti, sudėti, išardyti, valyti. Pasiekėme SSRS (RSFSR) sieną Golyševe. Ten siaubinga netvarka. Siena juk su „broliška Latvija" visus metus buvo uždaryta, o atverti ją įsakymas negautas. Majoras už pistoleto: „Jūsų motiną aš..., veislinius gyvulius į Rytus reikia ginti! O pasieniečiai taip pat šautuvus turi. Galų gale viršininkai atsikvošėjo ir įsakė iš artimiausio kaimo atvaryti kolūkiečius, kad paimtų gyvulius.

Tai buvo siaubinga! Nors ir karštą vasaros dieną, atėjo vyrai ir bobos purvinais suplėšytais vatinukais. Ant kojų kažkokie skudurai, vyžos. Vyrų neįmanoma atskirti nuo moterų. Veidai juodi, suvargę, bedančiai, nukarusiais burnos kraštais. Nuo visų siaubingai dvokia. Dauguma girti. Rūko smirdantį, suvyniotą į laikraštį pačių užaugintą tabaką. Nieko panašaus, tokio skurdo ir vergiškumo gyvenime nematėme. Šie žmonės buvo ne iš kitos šalies, iš kitos planetos! Į mus, ant tik ką prasidėjusio karo ir ant šių karvių jiems buvo visiškai nusispjaut. Jie pašėlusiai neapkentė „savų" t.y. kolūkio karvių, paties kolūkio, draugo Stalino ir jo „sovietų valdžios", kuri atvedė juos į tokį gyvenimą...

Vermachto vadovybė prie žemėlapio: generolas feldmaršalas V. Keitelis (*W. Keitel*), generolas feldmaršalas V. fon Brauchičas (*von Brauchitsch*), Adolfas Hitleris, generolas pulkininkas F. Halderis (*F. Halder*). 1940–1941 m.

Tuo metu vokiečiai perkirto pagrindinį Varšuvos–Leningrado kelią ir išprotėjusi iš baimės minia plūstelėjo į mūsų pasienio užkardą. Šią minią sudarė visų lygių partiniai darbuotojai ir išlikę NKVD bei milicijos vadovai. Kaip liudininkas visa tai aš kategoriškai patvirtinu. Visa ši šutvė bėgo su tokia siaubinga jėga, taip sutrypė sieną, tarsi ten niekada ir nebuvo pasieniečių...“

Suprantama, vieno eilinio įvykių liudininko prisiminimus galima pavadinti „išankstine nuomone“, „vienšališkais“, „netipiniais“. Tačiau tai, kas aprašyta anksčiau, visiškai sutampa su 1941 m. birželio 23 d. vokiečių armijų grupės „Šiaurė“ Kovos veiksmų žurnalo (KVŽ) įrašu: *„Visą dieną priešas vengė mūšio ir dengiamas daugiau ar mažiau stiprių ariergardų traukėsi tolyn“.* [59] Tą pačią, birželio 23 dieną, visai ne „eilinis“, o vermachto generalinio štabo viršininkas, generolas pulkininkas F. Halderis savo garsiajame dienoraštyje rašo:

„Vietiniai [priešo] sausumos kariuomenės ir aviacijos perkėlimai yra priverstiniai ir įvykdyti žygiuojant į priekį mūsų kariuomenei, tai nėra organizuotas atsitraukimas siekiant tam tikrų tikslų. Apie organizuotą atsitraukimą net kalbėti kol kas neverta. Galbūt išskirtinis yra rajonas priešais „Šiaurės“ armijų grupę, kur, ko gera, iš anksto buvo suplanuotas ir parengtas atsitraukimas už Vakarų Dvinos upės. Tokio pasirengimo priežasčių nustatyti kol kas neįmanoma.“ [17]

Nebūkime pernelyg griežti „muštam vokiečių generolui“. Mūsų sovietų istorikai net po pusės amžiaus niekaip nepajėgė nustatyti „tokio pasirengimo priežasčių“...

Vokiečių feldmaršalas Erichas fon Manšteinas (*Erich von Manstein*) Rytų fronte 1941 metų vasarą. E. Manšteinas buvo laikomas vienu geriausių vokiečių strategu. Britų tribunolo dėl „nepakankamo dėmesio civilių gyventojų saugumui" buvo nuteistas 18 metų. 1953 m. paleistas iš kalėjimo dėl sveikatos būklės.

Vokiečių tankas „Tigras" *PzKpfw VI „Tiger"* Rytų fronte.

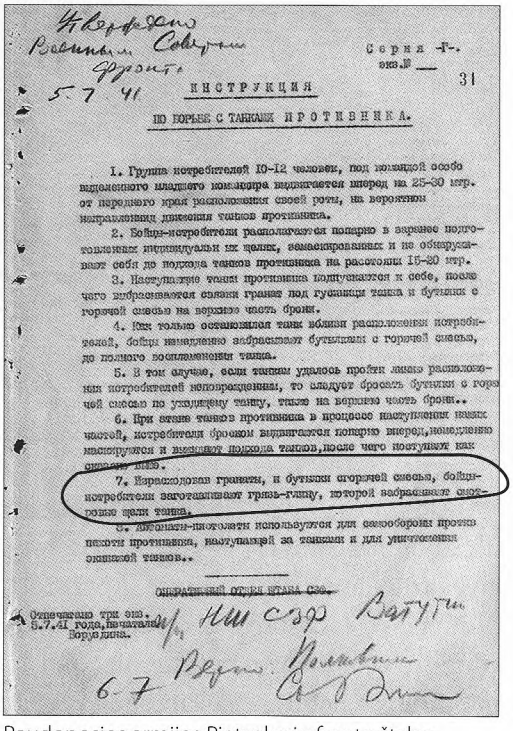
1941 m. birželio 26-ąją per keturias dienas nužygiavęs 300 km Manšteino 56-asis motorizuotasis (tankų) korpusas užėmė Daugpilį (Dvinską) ir tiltą per Dauguvą (Vakarų Dviną). Birželio pabaigoje Dauguvos strateginį ruožą palei visą upės ilgį nuo Daugpilio iki Rygos užėmė vokiečiai. Uždavinys, kurį pagal prieškarinius žaidimus „vakariniai" turėjo išspręsti per mėnesį, ir tai, kad „rytiniai" pagal tų pačių žaidimų rezultatus, suprantama, neleido padaryti, praktiškai buvo išspręstas per savaitę. Kai kuriuose ruožuose įnirtingas 2-osios takų divizijos, 9-osios prieštankinės artilerijos brigados, 12-ojo ir 21-ojo mechanizuotųjų korpusų išsklaidytų dalinių pasipriešinimas galėjo vos keletui dienų arba valandų sustabdyti vermachto triumfo maršą Pabaltijyje. Kalbant apie Šiaurės vakarų fronto štabą, tai jau birželio 29-ąją jis „persibazavo" į Pskovą, o liepos 5-ąją – į Naugardą.

Kairėje: Rusijos išsivadavimo armijos (ROA) kariai ir vadas generolas A. Vlasovas.

Dešinėje: Raudonosios armijos Šiaurės Vakarų fronto štabo operatyvinio skyriaus viršininkas generolas majoras F. Truchinas (vėliau Rusijos išsivadavimo armijos štabo viršininkas) šalia ROA vado A. Vlasovo.

Birželio 26-ąją Daugpilio rajone į nelaisvę pasidavė Šiaurės vakarų fronto štabo operatyvinio skyriaus viršininkas generolas majoras Truchinas, vėliau jis aktyviai bendradarbiavo su vokiečiais, vadovavo Vlasovo „armijos" štabui ir gyvenimą baigė 1946 m. rugpjūčio 1-ąją kartuvėse. 1941 metų vasarą fronto štabo viršininkas generolas leitenantas Klionovas ir fronto KOP vadas generolas majoras Jonovas buvo suimti ir vėliau sušaudyti.

1941 m. liepos 5 d. vos pradėjęs vadovauti Šiaurės vakarų frontui generolas leitenantas Vatutinas, karo išvakarėse Operatyvinės valdybos viršininkas, Raudonosios armijos generalinio štabo viršininkas pasirašė spaudai „Kovos su priešo tankais instrukciją", kurioje buvo nurodyta *„paruošti molio ir purvo uždrėbti tankų plyšiams, pro kuriuos stebima aplinka"*. [18] Mėtytis purvu ir moliu privalėjo fronto kariuomenė, kuri, visiškai oficialiais šiuolaikinių rusų istorikų duomenimis, nuo 1941 m. birželio 22 d. iki liepos 9 d. sugebėjo prarasti 2523 tankus, 3560 pabūklų ir minosvaidžių, 341 tūkst. šaunamųjų ginklų. ([19], p. 368)



Серия Т-
экз.№ —
31

5 7 41 ИНСТРУКЦИЯ

ПО БОРЬБЕ С ТАНКАМИ ПРОТИВНИКА.

1. Группа потребителей 10-12 человек, под руководством особо выделенного младшего командира выдвигается вперед на 25-30 метр. от переднего края расположения своей роты, на вероятном направлении движения танков противника.

2. Бойцы-потребители располагаются попарно в заранее подготовленных индивидуальных их целях, замаскированных и не обнаруживающих себя до подхода танков противника на расстояние 15-20 метр.

3. Наступление танки противника подпускаются к себе, после чего выбравшиеся сквозь границ под гусеницы танка и бутылки с горючей смесью на верхнюю часть брони.

4. Как только остановился танк вблизи расположения потребителей, бойцы немедленно забрасывают бутылками с горючей смесью, до полного воспламенения танка.

5. В том случае, если танкам удалось пройти линию расположения потребителей неповрежденным, то следует бросать бутылки с горючей смесью по удаляющему танку, также на верхнюю часть брони..

6. При атаке танков противника в процессе наступления наших частей, потребители броском выдвигаются попарно вперед, немедленно маскируются и выжидают подхода танков, после чего поступают как сказано выше.

7. Перекрещенные границы, и бутылки огорчей смесью, бойцы-потребители заготавливают грязь-глину, которой забрасывают смотровые щели танка.

8. Автоматы-пистолеты используются для самообороны против пехоты противника, наступающей за танками и для уничтожения экипажей танков..

ОПЕРАТИВНЫЙ ОТДЕЛ ШТАБА СЗФ.

Отпечатано три экз.
5.7.41 года, печатала
Борзунова.

Ген. ш. СЗФ Ватутин

6.7 Вершинин

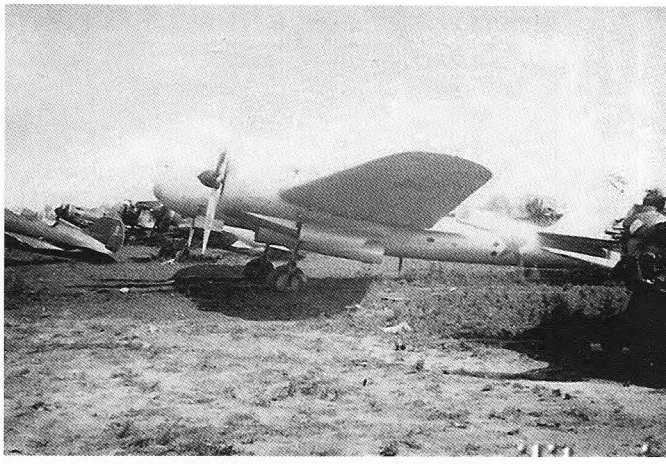
Raudonosios armijos Pietvakarių fronto štabo viršininko N. Vatutino „Kovos su priešo tankais instrukcija". 1941-07-05

Raudonosios armijos 156-ojo NAP lakūnai laukia kovinio išskridimo.

Vokiečių eskadrilės JG-27 lėktuvas *Meserschmitt* BF-109. Priekyje eskadrilės ginklininkai valo lėktuvo patranką.

Būsimojo Šiaurės vakarų fronto, Pabaltijo YKA KOP karo išvakarėse buvo 5 aviacijos divizijos. Keturios iš penkių dislokuotos pasienio ruože iki Dauguvos, t.y. Lietuvos ir pietvakarių Latvijos teritorijose. Apygardos teritorijos gilumoje, Estijoje 500–600 km atstumu nuo sienos, buvo dislokuota 4-oji mišri, pagal sudėtį greičiau – bombonešių, aviacijos divizija. Iš karto pažymėsim, kad apie jokias „aviacijos bazes prie pasienio stulpų" net mintyse nebuvo. Pagrindinės Pabaltijo YKA aviacijos pajėgos buvo palyginti tolygiai išdėstytos 300 km sienos ruože iki Dauguvos. Tik du – Nemakščių ir Perlojos – aerodromai iš 58 buvo arčiau nei 50 km nuo sienos.

Priešingai, kaip ir kituose Rytų fronto ruožuose, priešas naudojo labai mažai aerodromų* ir maksimaliai priartino savo aviaciją prie būsimųjų kovos veiksmų zonos. Jo naikintuvų grupės buvo dislokuotos ne toliau kaip 15–20 km nuo sienos. II/JG-27 grupė Suvalkų kyšulyje Beržnikuose (Berzniki) iš tikro buvo dislokuota vos per keletą kilometrų nuo „pasienio stulpų" ir teoriškai galėjo būti apšaudyta net paprastos divizijos artilerijos. Net bombonešių eskadros Rytų Prūsijoje buvo išskleistos nuo sienos ne toliau nei 20–30 minučių skrydžio kreiseriniu greičiu: KG 76 – 120 km atstumu nuo sienos Girdavos (*Gerdauen*, dabar Železnodorožnyj) gyvenvietė rajone bei KG 77 – 160 km atstumu nuo sienos, Šventapilio (*Heiligenbeilio*, dabar Mamontovas) rajone.



Sovietų lėktuvai palikti aerodrome. 1941 m.

Pačiais kukliausiais vertinimais, neskaičiuojant formuojamųjų „dušimtųjų" aviacijos pulkų ir Naugardo rajone esančio 1-ojo tolimosios aviacijos korpuso, t.y. dviejų aviacijos divizijų, kurių ginkluotėje buvo 274 bombonešiai, sovietų KOP grupuotė Pabaltijyje turėjo **17 aviacijos pulkų – 8 bombonešių, 8 naikintuvų, 1 atakos lėktuvų; 790 kovai pasirengusių ekipažų; ne mažiau kaip 870 tvarkingų kovos lėktuvų** – 340 bombonešių, 530 naikintuvų ir atakos lėktuvų. Tai tikrai labai nemažai, ne tik lyginant su priešo liuftvafės 1-ojo oro laivyno, 8 aviacijos grupių, apie 350 kovai parengtų lėktuvų, bet ir lyginant su kitų pasienio apygardų aviacijos pajėgomis. Pabaltijo YKA KOP pagal visus duomenis lenkė Odesos apygardos KOP, kurioms būsimajame kare buvo numatyti tikrai ne gynybos uždaviniai.

Paprasčiau galima pasakyti, kad, atsižvelgus į apygardos kariuomenei numatytus visai kuklius gynybos uždavinius, Pabaltijo YKA KOP buvo „neproporcingai didelės". Šias „proporcijas" galima paaiškinti karo išvakarėse daugybe priimtų neracionalių sprendimų, taip pat ir visiškai sąmoningu noru ties Rytų Prūsija sukurti tuo metu svarbiausio SSRS karinės pramonės centro Leningrado priešlėktuvinės gynybos „tolimąją ribą".

* Štai, pavyzdžiui, Suvalkų aerodrome buvo dislokuotos tik trys (!) aviacijos grupės: I/ZG-26, II/ZG-26 ir III/KG-3, 118 lėktuvų viename aerodrome; taip pat trys visos naikintuvų III/JG-27, II/JG-52, III/JG-53grupės, 117 „meserių" bazavosi Sobolevo, 15 km į pietryčius nuo Suvalkų, aerodrome.

Pabaltijo YKA KOP sudėtis ir dislokacija pateikiama 1 lentelėje:

4 MAD 108 b.+43 n., 184 ekipažai	**35 BAP** Tartu, Vychma 42/5, 46	**50 BAP** Haapsalu 43/3, 46	**63 BAP** Kuusiku 44/4, 48	**38 AIP** Talinas 61/16, 52
6 MAD 109 b.+96 n., 205 ekipažai	**31 BAP** Mituva, Platonė 56/8, 43	**40 BAP** Vindava, Piltinė 54/11, 47	**21 AIP** Ryga 64/8, 53	**148 AIP** Linava 68/9, 36
7 MAD 88 b.+92 n., 132 ekipažai	**9 BAP** Panevėžys 55/3, 47	**46 BAP** Šiauliai, Gruzdžiai 56/?, 42	**10 AIP** Šiauliai, Nemakščiai 55/21, 50	**238 AIP** Panevėžys 30/?, 9
8 MAD 64a.+128 n., 132 ekipažai	**15 AIP** Kaunas, Pociūnai 84/? 56	**31 AIP** Kaunas, Karmėlava 53/?, 54	**61 ŠAP** Keidanai, Makštava 66/2, 57	**240 AIP** Rosijėnai 13/?, 8
57 MAD 39 b.+107 n., 137 ekipažai	**54 BAP** Vilnius, Kyviškės 55/10, 54-28?	**42 AIP** Oranai, Perloja 79/13, 59-31?	**49 IAP** Dvinskas–Liksna 63/?, 61	**237 AIP** Oranai 13-27?, 13

Pastabos: divizijų stulpelyje nurodomi tvarkingų lėktuvų bombonešių + tvarkingų lėktuvų naikintuvų, parengtų kovai, ekipažų skaičius; visi duomenys iš Pabaltijo YKA KOP štabo 1941 metų birželio 21 d. operatyvinės suvestinės.
Aviacijos pulkų skiltyse: lėktuvų skaičius – iš jų sugedę ekipažai; duomenys pateikti iš aviacijos divizijų ir pulkų atitinkamų dokumentų, aritmetinė lėktuvų ir ekipažų suma pagal pulkus nesutampa su duomenimis divizijų stulpelyje.
Gyvenamųjų vietovių pavadinimai atitinka vartotus 1941 metų dokumentuose: Mituva (dabar Jelgava), Vindava (dabar Ventspilis), Libava (dabar Liepoja), Keidanai (dabar Kėdainiai), Rosijėnai (dabar Raseiniai), Oranai (dabar Varėna), Dvinskas (dabar Daugpilis).

Kaip ir visais panašiais atvejais, 1 lentelėje pateikti skaičiai gali padėti tik apskritai, apytikriai ir minimaliai vertinant (!) realią sovietų KOP grupuotės kiekybę. Viską tiksliai nustatyti vargu ar įmanoma iš esmės. Įvairūs, surašyti kartais vos ne tą pačią dieną dokumentai, bet skirtingose vadovaujančiose instancijose, arba išleisti vieno štabo, bet ne tomis pačiomis dienomis, poros savaičių intervalu nurodo skaičius, kurie skiriasi 20, 30 ir daugiau procentų. Sudėtingos, brangios ir labai deficitinės kare technikos – kovos lėktuvų – apskaita buvo sutvarkyta blogiau nei gilzių apskaita šaulių tire. Kaip visada, vos tik horizonte pasirodė viltis gauti naujų „migų“ ir „jakų“, aviacijos dalinių vadovybė paskubėjo „senųjų naikintuvų“ tipus laikyti kovine technika, būtent dėl didžiulio jų skaičiaus ir atsirado pagrindinė painiava ataskaitose.

Paskelbus kovinį aliarmą, lakūnai skuba prie savo lėktuvų,. Priekyje naikintuvas I-16.

Suprantama, būtent todėl įvairiausiuose priskiriamuose 57-ajai MAD dokumentuose galime rasti esant 168 ir 107 naikintuvus, o 8 MAD galima „rasti" esant 316 ir 215, ir 192 lėktuvus. O paskui dar atsiranda kokie nors *„užkonservuoti" 21 I-15 bis* ir *„13 geriausių SB lėktuvų, kurie karo išvakarėse buvo perduoti iš divizijos į skraidymo mokyklą."* [20]

1941 m. birželio 20 d. 57 MAD štabo operatyvinėje suvestinėje Nr. 2 tvirtinama, kad *„yra toks sugedusių lėktuvų skaičius: 42 NAP – nėra, 49 NAP – 5, 54 BAP – 10".* [21] Kitame šio dokumento puslapyje pranešama, kad *„iki šios dienos vakaro kovai parengti 57 naikintuvai".* Birželio 21 d. 12.00 suvestinė Nr. 3 konstatuoja, kad *„MAD koviniame personale, aprūpinime šaudmenimis bei degalais ir tepalais [niekas] nepasikeitė."* [22] Uždavinys pirmaklasiui: kiek iš viso lėktuvų naikintuvų yra divizijoje, jeigu 57 buvo tvarkingi ir 5 laikomi sugedusiais? Birželio 21-ąją 17.00 sudarytoje Pabaltijo YKA KOP štabo operatyvinėje suvestinėje Nr. 03 pranešama, kad 57 MAD vien grafoje „Tvarkinga technika" nurodoma esant 107 lėktuvus naikintuvus. [23] Sprendžiant pagal rugpjūčio 2-ąją pasirašytą, t.y. jau sutriuškinus diviziją, ataskaitą „Bendrieji 57 MAD kovinės veiklos duomenys" birželio 21-ąją *„divizijos techninę dalį sudarė 210 kovos lėktuvų",* iš jų 134 naikintuvai. [24] Specialistams puikiai žinomas statistikos rinkinys „Sovietų aviacija Didžiajame Tėvynės kare skaičiais" su nuoroda į Raudonosios armijos vyriausiojo KOP štabo archyvo dokumentus praneša, kad vien 57-osios MAD dviejuose naikintuvų pulkuose 1941 m. birželio 1 d. buvo 150 tvarkingų ir 18 sugedusių lėktuvų. [25] Ir taip toliau...

Tikiuosi, atidus skaitytojas jau pastebėjo ir įvertino 1941 m. birželio 20–21 dienomis pasirašytų įsakymų bei operatyvinių suvestinių numerius. Ne mažiau įdomus ir jų turinys:

„Įsakymas Nr. 1/OP, 7 MAD štabas, Šiauliai, 1941-06-20

1. Šią dieną divizijos štabas iš žiemos butų Jelgavoje persibazuos į atsarginę vadavietę (AV) – miškas, 5 km į pietryčius nuo Šiaulių... AV kiekvienam skyriui ir tarnybai turėti minimalų slaptų dokumentų skaičių, leisiantį užtikrinti darbą vykdant ypatingą uždavinį. Asmens bylų kadrų skyriui neimti..." [32]

„Siunčiamieji. Nr. 03, 1941-06-21, pulko štabų viršininkams

1. Remdamasis Pabaltijo YKA KOP štabo skubių pranešimų lentele, nustatau tokią raportų pristatymo tvarką...

2. Operatyvinėse suvestinėse atsakymus į klausimus pateikti tokia tvarka:

a) kovos veiksmų arba kovinio pasirengimo pobūdis;

b) nuostoliai ir sunaudoti šaudmenys...

8-osios MAD štabo viršininkas pulkininkas Gluchovas 1941-06-21" [34]

„Operatyvinė suvestinė Nr. 2, 57-osios MAD štabas, Vilnius, 1941-06-21 20.00

57-oji MAD visą 06-20 dieną tęsė lėktuvų maskavimą, šaudmenų ir degalų pristatymą į operatyvinius aerodromus... Oranų (Varėnos), Kryžiokų, Dvinsko (Daugpilio) aerodromuose po vieną [eskadrilę] *yra nuolatinės kovinės parengties...*“ 21

„Operatyvinė suvestinė Nr. 01, 1941-06-20 17.00, Pabaltijo YKA KOP štabas, Panevėžys

1. Visą 1941-06-21 dieną KOP daliniai vykdė persibazavimą į išskleistus operatyvinius aerodromus bei technikos maskavimą aerodromuose.

2. 194-06-21 kovos veiksmuose KOP daliniai nedalyvavo (ši frazė išbraukta plunksna, žemiau tuo pačiu rašalu įrašyta: *„Kiekviename pulke yra po vieną eskadrilę, pasirengusią pagal parengtį Nr. 2, kitose vyksta kovinis rengimas“.*

3. KOP dalinių dislokavimas... (toliau vardijami pulkai ir aerodromai, ši informacija pateikta 1 lentelėje).

4. Operatyviniuose aerodromuose KOP daliniai išskleisti kovinės parengties Nr. 2 (ši frazė daugybę kartų užbraukta plunksna, vietoje jos įrašyta *„parengta yra po vieną pulko eskadrilę).*

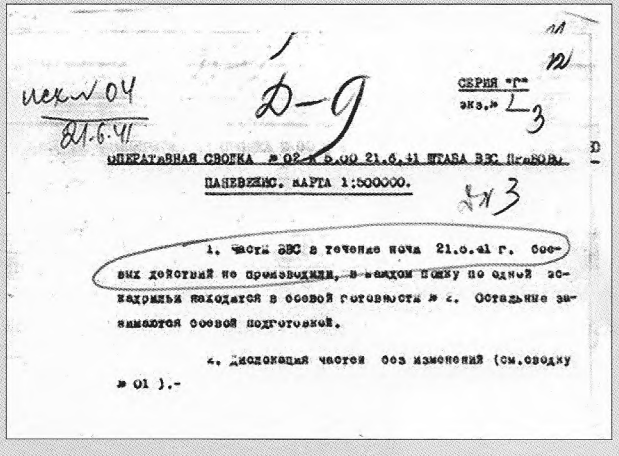
Pabaltijo YKA KOP štabo viršininkas kombrigas Krupinas

Operatyvinio skyriaus viršininkas papulkininkis Korepanovas“ 26

„Operatyvinė suvestinė Nr. 02, 1941-06-21 5.00, Pabaltijo YKA KOP štabas, Panevėžys

1. KOP daliniai 1941-06-21 naktį kovos veiksmų nevykdė, kiekviename pulke po vieną eskadrilę yra kovinės parengties Nr. 2, kituose vyksta kovinis rengimas“.

2. Dalinių dislokavimas be pasikeitimų (žr. suvestinę Nr. 01).



Д-9

СЕРИЯ "Г"
экз.№ 3

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА № 02 К 5.00 21.6.41 ШТАБА ВВС ПРИБОВО
ПАНЕВЕЖИС. КАРТА 1:500000.

1. Части ВВС в течение ночи 21.6.41 г. боевых действий не производили, в каждом полку по одной эскадрильи находится в боевой готовности № 2. Остальные занимаются боевой подготовкой.

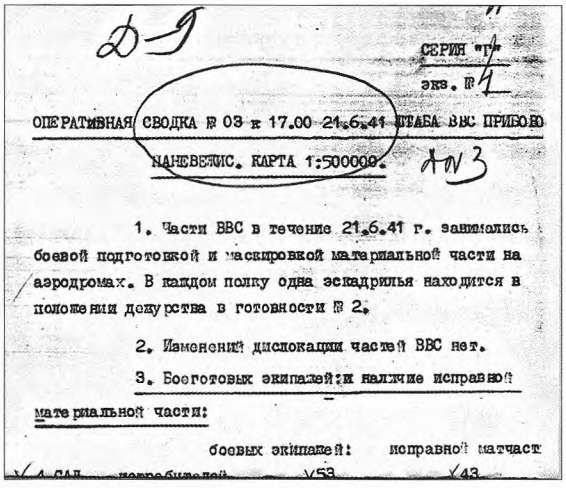
2. Дислокация частей без изменений (см.сводку № 01).-

Pabaltijo YKA KOP štabo viršininkas kombrigas Krupinas

Operatyvinio skyriaus viršininkas papulkininkis Korepanovas“ 27

„Operatyvinė suvestinė Nr. 02, 1941-06-2, 5.00 Pabaltijo YKA KOP štabas, Panevėžys
1. KOP daliniai 1941-06-21 naktį kovos veiksmų nevykdė...

Birželio 21 d. 17.00 operatyvinė suvestinė Nr. 03, turiniu faktiškai kartoja ankstesniąją. Dalinių dislokavimo pasikeitimų nėra, technika maskuojama aerodromuose, *kiekviename pulke po vieną budinčią eskadrilę yra kovinės parengties Nr. 2*“. [28]



СЕРИЯ "Г"
экз. № 4

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА № 03 к 17.00 21.6.41 ШТАБА ВВС ПРИБОЛ
НАНЕВЕЖИС. КАРТА 1:500000.

1. Части ВВС в течение 21.6.41 г. занимались боевой подготовкой и маскировкой материальной части на аэродромах. В каждом полку одна эскадрилья находится в положении дежурства в готовности № 2.

2. Изменений дислокации частей ВВС нет.

3. Боеготовых экипажей и наличие исправной материальной части:

боевых экипажей: исправной матчаст

Operatyvinė suvestinė Nr. 03, 1941-06-21, 17.00 Pabaltijo YKA KOP štabas, Panevėžys.

Jokių sensacijų. Kovos veiksmų birželio 20-ąją ir 21-ąją nebuvo. Tiesa, šis konstatavimas nėra toks vienareikšmiškas, nes Šiaurės vakarų fronto KOP štabas, kuriam uždraudė vadintis „frontu“ rašytiniuose dokumentuose, užėmė jam skirtą pagal priedangos planą vietą lauko vadavietėje miške ties Panevėžiu.

Kita, tiksliau pasakius, kita iš išlikusių Šiaurės vakarų fronto KOP valdybos archyvo fonduose „operatyvinė suvestinė“, pasirašyta kombrigo Krupino ir papulkininkio Korepanovo, pasirašyta birželio 22 d. 19.00. Priešingai sveikai logikai, jos numeris ... 03, nors turėtų būti bent ketvirta, o skaičiuojant labai tikėtiną rytinę suvestinę, kad ir kaip buvę, juk šio ryto įvykis nusipelno būti paminėtas, – penkta. Tačiau ir tai dar ne viskas! Trečioji operatyvinė suvestinė Nr. 3 buvo išleista birželio 24-ąją 8.00, beje, ją pasirašė kiti asmenys ir kitoje vietoje. Trečioji suvestinė surašyta Rygoje, pasirašyta štabo viršininko pavaduotojo pulkininko Raskazovo ir štabo operatyvinio skyriaus viršininko Samochino. Beje, šis štabas save vadina „Šiaurės Vakarų fronto KOP štabu“. Birželio 24-osios vakare Panevėžyje, keista, bet būtent taip parašyta dokumente, štabo kombrigas Krupinas, šįkart save vadinantis fronto KOP štabu, išleidžia operatyvinę suvestinę Nr. 06, o „pulkininko Raskazovo Rygos štabas“ išleidžia operatyvinę suvestinę tokiu pačiu numeriu ir taip pat „fronto KOP štabo“ vardu birželio 26-ąją 20.00...

Kas tai? Suprantama, kad visa ši siaubinga painiava dokumentuose atspindi Šiaurės vakarų fronto formavimo procesą Pabaltijo YKA kariuomenės ir štabo pagrindu, kai Maskvoje suplanuotą grafiką netikėtai nutraukė Berlyno įsikišimas. Tačiau pati šio darinio kūrimo procedūra kelia daugybę klausimų. Neaišku, kodėl tiksliai, tačiau visiškai atvirkščiai sukeista štabų dislokavimo geografija. Iškelta į priešakinį, miške prie Panevėžio, punktą vadavietė save vadina „apygardos KOP štabu“. Tuo pat metu kartu su prieškarine apygardos štabo dislokacija Rygoje likusi užnugaryje struktūra save vadina „fronto štabu“. Sugriauta normali subordinacija: karo metu „fronto štabas“ „vyresnis“ nei apygardos „štabas“, t.y. faktiškai yra užnugario struktūra, tačiau kombrigas (atitinka generolo majoro laipsnį) Krupinas ir vadas generolas majoras Jonovas iki pat

birželio 23-iosios ryto pasirašinėja tarsi būtų APYGARDOS KOP viršininkai, o pulkininkas Raskazovas, būdamas štabo viršininko pavaduotoju, pasirašinėja FRONTO štabo dokumentus. Keista ir tai, kad „apygardos KOP štabas" pateikia operatyvines suvestines daug dažniau, nei „fronto KOP štabas", o juk kare viskas turi būti atvirkščiai.

Suprantama, tai galima aiškinti tik labai menka to meto Raudonosios armijos štabų darbo kultūra. Tačiau vis tiek sunku nepastebėti, kad anksčiau paminėti generolai ir pulkininkai buvo įtraukti į Kremliuje pradėtą nesuprantamą „žaidimą", kurio tikrosios reikšmės jiems taip niekas ir neatskleidė. Bet kokiu atveju aišku viena: būtent Pabaltijo apygardai apie jokius „taikiai snaudžiančių aerodromų netikėtus užpuolimus" nėra net ko ir kalbėti. Bent prieš dvi dienas iki faktinių karo veiksmų pradžios KOP paskelbta padidinta kovinė parengtis, daliniai buvo išsklaidyti operatyviniuose aerodromuose, jie gavo įsakymus išdėstyti bei užmaskuoti kovinę techniką. Budėjimo režimo parengtis Nr. 2, apie ką pranešama „operatyvinėse suvestinėse" birželio 20–21 dienomis, tai pasirengimas, paskelbus aliarmą, pakilti per 3–4 minutes. Tokiomis aplinkybėmis galime laikyti netikėtu ir nelauktu tą siaubingą sutriuškinimą, kurį patyrė Šiaurės vakarų fronto karinės oro pajėgos.

Lėktuvai I-15 ir I-16 palikti sovietų aerodrome. 1941 m.

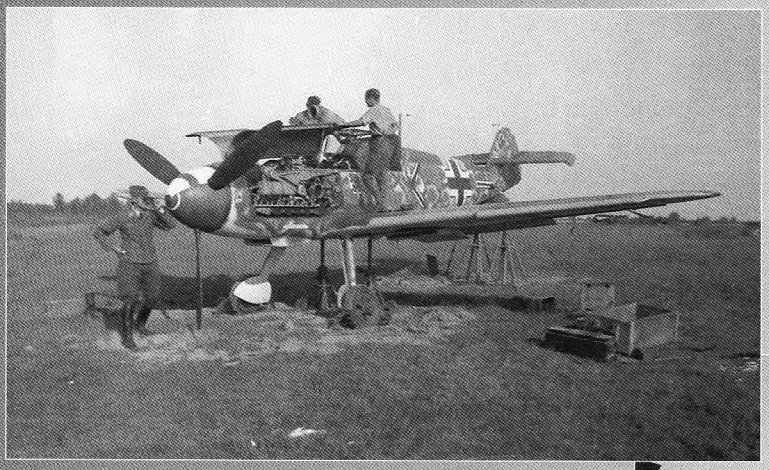
Vokiečių naikintuvas *Meserschmitt* Bf-109f lydi bombonešį Ju-87 *Stuka*.

2.2. PIRMASIS SMŪGIS

Pabaltijo YKA ruože, beje, kaip ir kituose sovietų–vokiečių fronto ruožuose, pirmąjį smūgį smogė vokiečiai. Birželio 22-osios ryto ūkanose, šiltam vasaros lietučiui lyjant, šimtai liuftvafės 1-ojo oro laivyno kovos lėktuvų pakilo iš Rytų Prūsijos aerodromų ir pasuko į šiaurės rytus.

Išskyrus vadinamąją „pakrantės" grupę KGr-806, operatyviai pavaldžią laivyno vadovybei ir 1941 metų birželį kovos veiksmuose Pabaltijyje nedalyvavusią, 1-ajame oro laivyne buvo gana stipri bombonešių grupuotė: 8 aviacijos grupės, turinčios apie 240 „Junkers" Ju-88, iš jų parengtų kovai buvo apie 80%, t.y. 192 mašinos. Kaip matome, būdinga 1-ojo oro laivyno bombonešių ypatybė buvo didelis, pagal 1941 metų liuftvafės būklę, kovinės parengties procentas ir tik vieno tipo mašinos. Beje, vienintelis mašinos tipas buvo geriausias to meto vokiečių bombonešis Ju-88.

1-ojo oro laivyno naikintuvų pajėgas sudarė JG-54 eskadros trys aviacijos grupės ir viena 53-iosios eskadros II/JG-53 grupė, kuri, sprendžiant iš daugumos šaltinių, buvo nepilna, jai priklausė tik dvi – 4-oji ir 5-oji – eskadrilės. Iš viso Rytų Prūsijos pasienio aerodromuose bazavosi tik 164 naikintuvai, iš jų 131 parengtas kovai. Beje, visi „meseriai" buvo paskutiniosios modifikacijos Bf-109F. Vadinamajame Suvalkų kyšulyje Suvalkų, Sobolevo, Berznikų (Beržnykų) aerodromuose buvo išskleisti 2-ojo oro laivyno naikintuvų daliniai, iš viso penkios aviacijos grupės: III/JG-53, II/JG-52, II (Sch)/LG-2, štabas ir 27-osios eskadros dvi grupės – II/JG-27, III/JG-27.



Vokiečių eskadrilės JG-54 lėktuvas *Meserschmitt* Bf-109 tvarkomas lauko aerodrome Rytų fronte.

Eskadrilė JG-54. Lėktuvas Bf-109f. Ginklininkai į dėtuvę deda sviedinių juostą.

Lėktuvų eskadrilės LG-2 lakūnas piešia skiriamuosius ženklus ant lėktuvo Bf-109f.

Aerodromas SSRS pasienyje. Priekyje naikintuvas Bf-109. Tolėliau stovi transporto lėktuvas *Junkers* Ju-52.

Beje, reikėtų pažymėti, kad tokių, kaip ruože tarp Tilžės ir Suvalkų, aviacijos pajėgų koncentracijos nebuvo visame Rytų fronte. Ir nors 2-asis oro laivynas, įskaitant anksčiau išvardytas keturias naikintuvų grupes, buvo operatyviai pavaldus „Centro" armijų grupės vadovybei, pirmosiomis karo dienomis jo aviacijos grupės Vakarų ir Pabaltijo apygardų, t.y. Raudonosios armijos Vakarų ir Šiaurės vakarų fronto, sandūroje taip pat dalyvavo kovose, vykusiose pietų Lietuvos padangėje ir aerodromuose.

Liuftvafės vadovybės žinioje buvo nemažos pajėgos, tačiau pirmosiomis karo valandomis jos buvo panaudotos labai neefektyviai, jeigu lyginsime su tuo, kaip tą dieną Vokietijos KOP veikė Baltarusijos (Gudijos) padangėje. Birželio 22-osios pusiaudienį Šiaurės vakarų fronto štabo žvalgybos suvestinėje Nr. 03 konstatuojama žodis žodin: *„Priešas mūšyje dar nepanaudojo reikšmingesnių karinių oro pajėgų, apsiribojo tik atskirų grupių ir pavienių lėktuvų veiksmais"*. [35] Tos pačios dienos ryte 8.10 nustebta nepamačius lauktų tūkstančių priešo lėktuvų* ir tai virto šiuo įsakymu: *„ Iš Rygos. 7 MAD vadui. Įteikti nedelsiant. Vadas įsakė saugoti naikintuvų aviaciją atremti galingam priešo aviacijos antskrydžiui. Naudoti tausojant. Tikimasi didelės grupės antskrydžių..."* [36]

Birželio 22-ąją po pietų kovoje dalyvaujantis priešo aviacijos skaičius buvo kiek patikslintas. Pulkininkas Samochinas iš „Rygos štabo" telegrafu, adresatas telegramos blanke nenurodytas, praneša: *„ Nuo 4.15 iki 13.00 priešas grupėmis iki 40 lėktuvų ir pavieniais lėktuvais atakavo aerodromus, bendras jų skaičius daugiau nei 150 lėktuvų...* (toliau pateiktas sąrašas)". [37] Visiškai įmanoma, kad pirmosios karo dienos sumaištyje ne visi priešo aviacijos skrydžiai buvo užfiksuoti, ne visi pranešimai buvo gauti fronto KOP štabe, ir nurodytas anksčiau skaičius turėtų būti 2–3 kartus padidintas, tačiau tokiu atveju išeina, kad vokiečiai, įskaitant veikusį Šiaurės vakarų fronto ruože 2-ąjį oro laivyną, per dieną atliko vidutiniškai ne daugiau kaip vieną skrydį vienu tvarkingu lėktuvu.

Įspūdžio nedaro ir sovietų štabų dokumentuose pažymėti pirmųjų priešo antskrydžių rezultatai. Birželio 22-ąją 17.00 fronto KOP „Rygos štabo" „operatyvinė suvestinė Nr. 1/OP" fiksuoja tik šiuos nuostolius: *„Bombų skeveldrų ir kulkosvaidžių ugnimi **žemėje sunaikinta iki 35 ir sugadinta iki 27 lėktuvų*** (paryškinta mano – M.S.). *Žuvo 3 ir sužeista 11 kariškių, žuvo 8 ir sužeisti 7 statybininkai. Oro mūšiuose atremiant priešo antskrydžius numušti 9 mūsų lėktuvai..."* [38] Panašūs skaičiai pateikiami ir birželio 22-osios 19.00 „operatyvinėje suvestinėje Nr. 03/OP", kurią pateikė „miško štabas Panevėžyje", o pasirašė apygardos ar fronto KOP štabo viršininkas kombrigas Krupinas: *„1941-06-22 Pabaltijo YKA KOP bendri nuostoliai: 35 bombonešiai, 30 naikintuvų; žuvo 5, sužeisti 45. Nuostoliai tikslinami"*. [39]

---

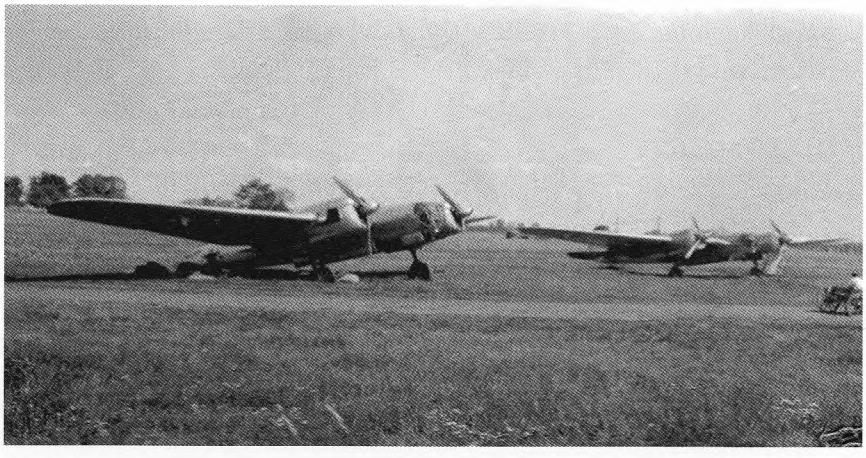
* Kaip buvo pažymėta anksčiau, sovietų žvalgyba ir vyriausioji vadovybė sistemingai ir daugybę kartų perdėjo potencialaus priešo aviacijos kiekybę. Štai iš dalies 1941 m. sausį vykusiame kariniame žaidime, vadovaujant gynybos liaudies komisarui ir Raudonosios armijos vyriausiajai vadovybei, „šiauriniame variante" nurodyta, kad „vakariniai" turi 3336 lėktuvus; Pabaltijo YKA vadovybės 1941 m. vasario žaidime Pabaltijo padangėje buvo 2 tūkst. lėktuvų. Tokia situacija susiklostė tuo metu, kai „vakariniai" pagrindinį smūgį smogia pietuose Ukrainos fronte ir tuo pačiu metu dideles pajėgas sutelkę Rytų Prūsijoje..."

Šiuos duomenis būtina patikslinti, tačiau net su visomis išlygomis aišku, kad jokio „aviacijos sutriuškinimo žemėje" fronto KOP štabas neužfiksavo. Bendras išvestų iš rikiuotės lėktuvų skaičius – **mažiau kaip dešimtoji dalis pradinio jų skaičiaus,** beje, daugumą vis dėlto dar buvo galima suremontuoti! Nuostabu, kad vokiečiai „Šiaurės" armijų grupės kovos veiksmų žurnale 1941 m. birželio 22 d. įraše, nors visada ir visur daugybę kartų padidindavę priešo lėktuvų skaičių, visiškai neskubėjo pranešti apie visišką Pabaltijo apygardos aviacijos sunaikinimą: *„Iš numanomų šiame rajone esančių 750 priešo lėktuvų buvo sunaikinti 185".* [60]

Šiaurės vakarų fronto bombonešių atsakomojo smūgio neteko ilgai laukti. Šioje istorijoje dar daug neaiškumų, kai kurių įvykių aplinkybių niekada nepavyks patikslinti, nes daug fronto dokumentų prarasta, taip pat dėl esančių prieštaravimų, kartu ir dėl SSRS aukščiausiosios karinės politinės vadovybės veiksmų neracionalumo, tačiau viską apibendrinti galime ir dabar: tokio smūgio, kokį 1941 m. birželio 22-ąją priešui sudavė Pabaltijo YKA bombonešiai, vokiečiai nepatyrė nė viename Rytų fronto ruože.

Nuo šios vietos pasakojimas dar labiau pradės tolti nuo klasikinės sovietų istoriografijos versijos, pagal kurią „taikiai snaudžiančiuose aerodromuose", sugriautuose netikėtu triuškinamu vokiečių aviacijos smūgiu, ties degančiomis lėktuvų nuolaužomis susirinko neišmokyti berniūkščiai, „skraidę po 5 valandas „dėžute". Berniūkščiai veržiasi į mūšį, tačiau „Berijos satrapai", mojuodami pistoletais TT, reikalauja laikytis neaišku kokio „Stalino draudimo" ir į priešą nešaudyti. Tikrovė buvo daug sudėtingesnė.

Raudonosios armijos Vyriausiosios valdybos KOP 1-osios valdybos viršininkas Nikitinas 1941 m. balandžio 1d. (taip jau išėjo) pasirašė „Bombonešių aviacijos dalinių kovinio pasirengimo trumpas išvadas". [41] Šis dokumentas, taip pat keleto pulkų išlikę archyviniai fondai leidžia konkrečiai nustatyti Pabaltijo YKA KOP ekipažų pasirengimą skraidyti. Panevėžio aerodrome 7 MAD 9 BAP SB bombonešių lakūnai vidutiniškai skraidė 150 valandų. Vadovaujančio personalo skraidymo praktika buvo daug didesnė. Pulko vadas majoras M. Skitevas, neskaitant visų ankstesnių mokomųjų ir kovos



Likimo valiai ir vokiečiams palikti sovietų bombonešiai SB-2 Rygos aerodrome.

mašinų, SB skraidė 293 valandas, o eskadrilių vadai SB atitinkamai skraidė: 326, 210, 243, 255, 268 valandas. Štai tokie „geltonsnapiai paukščiukai"...

Čia verta pažymėti labai svarbią to meto bombonešių aviacijos ypatybę. Atsižvelgiant į grupės optimalios taktikos veiksmų pasirinkimą bei vieno parama kitam kovoje, naikintuvų oro mūšis galų gale virsdavo atskiromis kovomis, kuriose kiekvienas lakūnas naikintojas turėjo individualiai šaudyti ir manevruoti, o vadinamieji „horizantalieji" bombonešiai veikė visai kitaip. Nustatyti atakos objektą, nubrėžti maršrutą, parinkti optimalų aukštį, greitį, manevruoti saugantis priešlėktuvinės artilerijos, numatyti antskrydžio virš taikinio kryptį – visa tai dažniausiai atliko eskadrilės arba net pulko vadas. Eilinis lakūnas turėjo gebėti pakilti, užimti jam nurodytą vietą grupėje, nenuklysti nuo jos, pagal grupės vedlio signalą paspausti bombų metimo mygtuką. 150 mokomojo kovinio skraidymo valandų visiškai pakanka įvykdyti tokiam uždaviniui.

Vindavos (Venspilio) aerodrome 6 MAD 40 BAP vidutinis SB bombonešių skraidymų skaičius buvo 170 valandų. Eskadrilės vadų skraidymai: 300, 441, 400, 460, 353 valandos. 9 BAP 10 ekipažų bei 40 BAP 6 ekipažai buvo parengti nakties skraidymams, nors toks lengvojo fronto bombonešio SB kovinis panaudojimas galėjo būti laikomas reta egzotika. Visi anksčiau išvardyti skaičiai priskirtini 1941 metų kovui–balandžio pradžiai. Šiltuoju metų laiku skraidymo treniruotės tapdavo daug intensyvesnės. 1941 metų gegužę 40 BAP 196 kartus mėtė mokomąsias bombas, 196 kartus šaudė, atliko 895 mokomuosius išskridimus, kurių metu iš viso skraidė 871 valandą. [40]

40 BAP karo išvakarėse buvo 47 koviniai ekipažai, padalijus kiekvienam lakūnui tektų po 18,5 skraidymo valandos ir 4,2 karto per mėnesį mėtytų bombų. Itin džiūgauti nėra ko, skaičiuojant labai kuklios įtampos kovos sąlygas – 1 išskridimą per dieną, bombonešiams teko skristi, o dar bjauriau – bombarduoti daug dažniau ir daugiau. Gaila, bet Suvorovo taisyklė – „sunku mokymuose – lengva kovoj" buvo užmiršta. Tačiau sovietų KOP toks mokomasis kovinis rengimas buvo visai normalus. Prisiminkime, kad gynybos liaudies komisaro įsakymu vienam Raudonosios armijos KOP lakūnui buvo skirta 160 skraidymo valandų. 40 BAP neblogai atrodė ir „pietų kaimyno" fone. Vakarų YKA geriausioje pagal pasirengimą aviacijos divizijoje – 13 BAD 1941 metų gegužę vienas ekipažas vidutiniškai skraidė 14 valandų ir 3 kartus mėtė bombas.

Kaip ir reikėjo tikėtis, dauguma – 6 iš 8 – Pabaltijo YKA bombonešių pulkų turėjo sovietų–suomių Žiemos karo kovinės patirties. Net labai neįtikėtina buvo Haapsalu aerodrome dislokuotos 4 MAD 50 BAP patirtis. Žiemos kare šio pulko lėktuvai skrido 2321 kartą, o jo personalas buvo „apipiltas" tikro „žvaigždžių lietaus". Sovietų Sąjungos didvyriais tapo dešimt (!) žmonių, iš jų vadas, komisaras ir trys eskadrilių vadai. [41] Vilniaus aerodrome dislokuotam 57 MAD 54 BAP po Suomijos karo buvo suteiktas „Raudonosios žvaigždės" vardas, patikėkit, tai ne spaudos klaida – 201 pulko žmogus buvo apdovanotas ordinais ir medaliais. [42]

Per Žiemos karą suomių numuštas sovietų lėktuvas U-2. 1940 m.

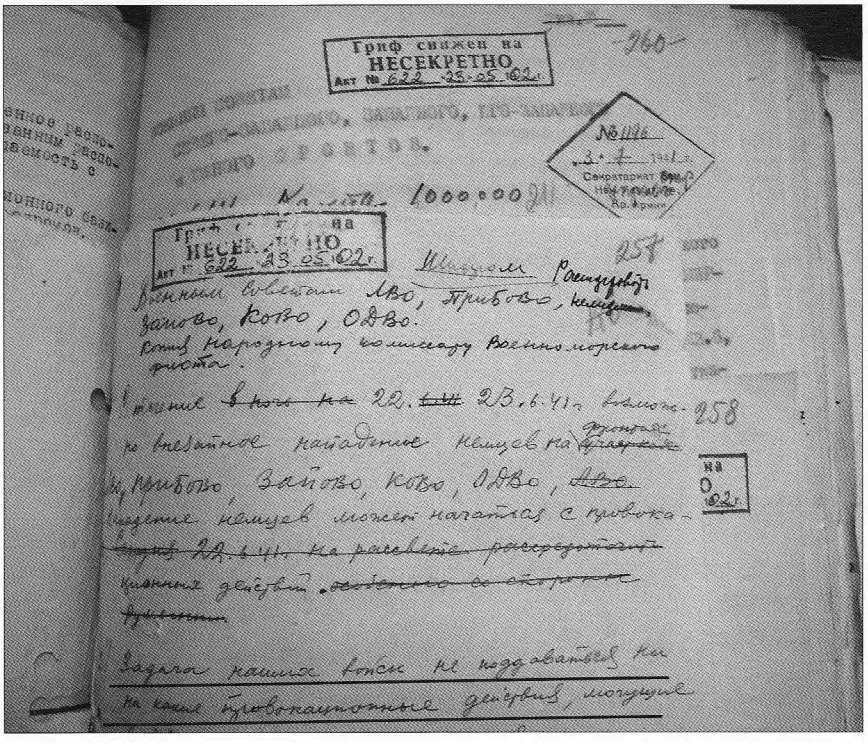
Sovietų naikintuvas I-16 per Suomijos-SSRS karą tūpdamas įstrigo sniege.

Suomių karys laiko sovietų lėktuvo kylį. 1940 m.

Remontuojamas į suomių rankas patekęs sovietų greitasis bombonešis SB-2M.

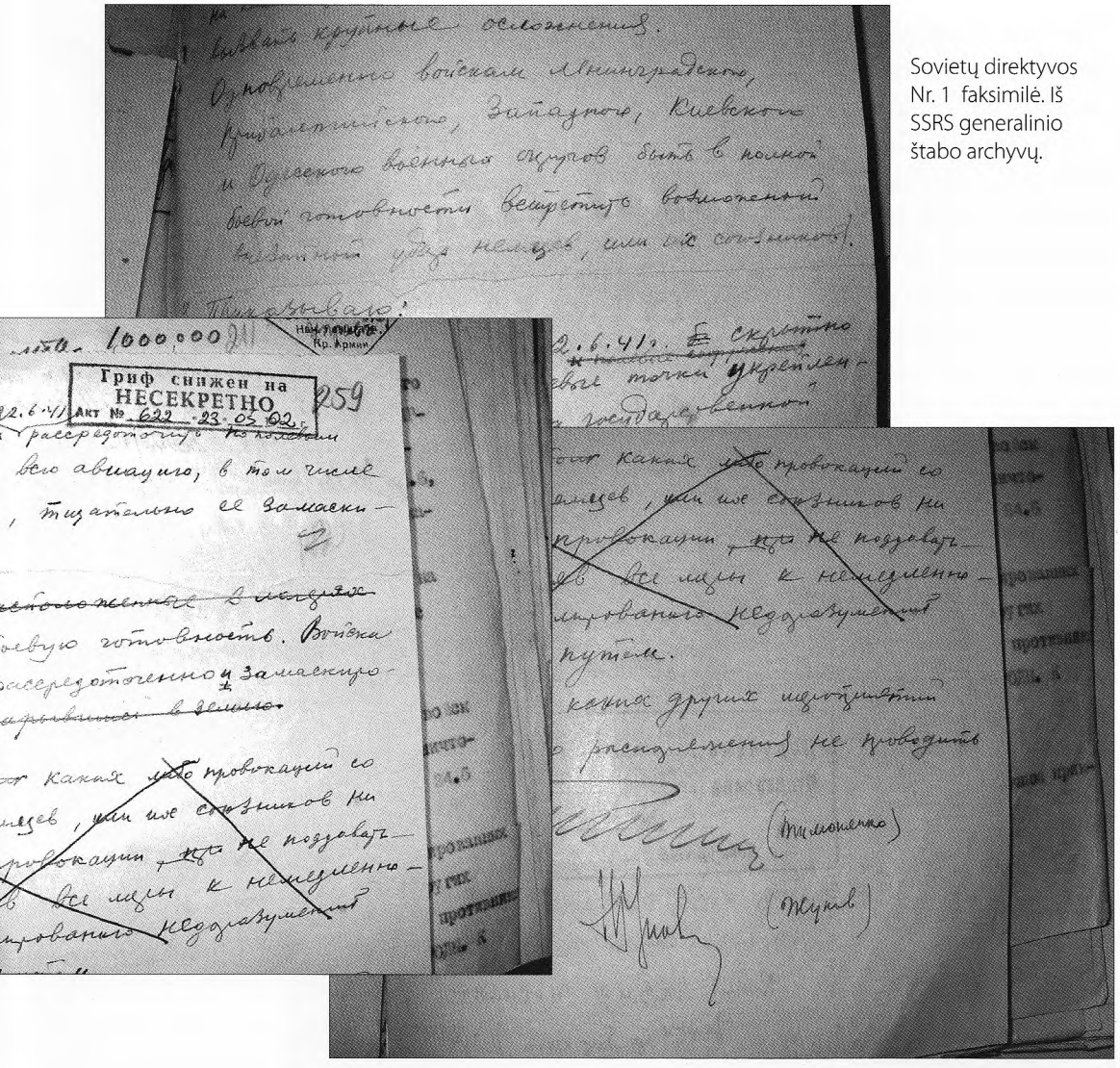
1941 m. birželio 22-ąją anksti ryte Šiaurės vakarų KOP bombonešių daliniai gavo įsakymą pradėti kovos veiksmus. Kiek „anksti" ir kieno įsakymu – į šiuos paprastus klausimus vis dar sunku tiksliai ir aiškiai atsakyti.

Kaip žinome, pačiose šalies karinės bei politinės vadovybės viršūnėse net iki paties faktinio karo pradžios akimirkos nebuvo priimtas sprendimas pradėti vykdyti priedangos planą. Vietoj jo birželio 21-ąją vėlai vakare Stalinas patvirtino ir išsiuntė kariuomenei gynybos liaudies komisaro Timošenkos ir generalinio štabo viršininko Žukovo pasirašytą liūdnai pagarsėjusį dokumentą, kuris į istoriją įėjo pavadinimu „Direktyva Nr. 1". Ta pati: įsakymas *„nepasiduoti jokioms provokacijoms, kurios gali sukelti didelių problemų"* ir reikalavimas *„būti pasirengusiems atremti galimą vokiečių smūgį"*. Dabar atskirti „provokaciją" nuo „netikėto smūgio" privalėjo apygardų ar frontų vadovybės, be to, situacijoje, kai itin trūko laiko, o apsirikus laukė tikėtinas suėmimas ir sušaudymas.



Sovietų direktyvos Nr. 1 faksimilė. Iš SSRS generalinio štabo archyvų.

Kita vertus, tai labai svarbu pažymėti, dar birželio 21-ąją apygardų vadovybė gavo iš Maskvos tam tikrų nurodymų; tas pačias iki šiol nepublikuotas direktyvas, pagal kurias „taikiu metu" buvo išskleisti frontai, frontų valdybos dislokuotos lauko vadavietėse, o operatyvinėse suvestinėse su numeriais 1, 2, 3 atsirado frazės „kovos veiksmų daliniai nevykdė". Greičiausiai frontų vadai „tiek, kiek jiems būtina žinoti", buvo supažindinti su bendru strateginiu uždaviniu, kuriam įvykdyti buvo išskleidžiama milžiniška kariuomenė. Tad reikalavimas „nepasiduoti provokacijoms" buvo ne vienintelis nurodymas, išsiųstas paskutinėmis prieškario dienomis į apygardų ar frontų štabus.



Sovietų direktyvos Nr. 1 faksimilė. Iš SSRS generalinio štabo archyvų.

Šiaurės vakarų fronto štabe direktyva Nr. 1 „iššifruota“ taip: fronto vadui generolui pulkininkui F. Kuznecovui 2.25 pasirašius, 8-osios ir 11-osios armijų karinėms tarybomis Šiauliuose ir Kaune išsiųsta direktyva be numerio, kurioje daliniams buvo skirti tokie uždaviniai:

1....Atsakant į vokiečių provokacinius veiksmus, nešaudyti. Vokiečių lėktuvams skrendant virš mūsų teritorijos, neišsiduoti ir nešaudyti tol, kol priešo lėktuvai nepradės kovos veiksmų.

2. Jeigu puls didelės priešo pajėgos, jas sutriuškinti.

8. Priešlėktuvinės gynybos pajėgas pervesti į kovinę parengtį numeris vienas, parengti visišką miestų ir objektų užtemdymą...“ [46]

Jeigu ir ne į visus, tai į daugumą fronto KOP junginių panašūs nurodymai buvo perduoti per artimiausią valandą. *„1941-06-21 3.25 57-oji MAD paskelbė kovinį aliarmą ir 4.00 buvo pasirengusi vykdyti kovines užduotis...“* [43] Ši eilutė iš 57 MAD štabo operatyvinės birželio 22-osios 10.00 suvestinės; gali būti, kad kituose fronto KOP junginiuose kovinis aliarmas paskelbtas dar anksčiau, tačiau tarp mano aptiktų dokumentų šis užrašas chronologiškai fiksuoja patį anksčiausią kovinio aliarmo paskelbimą. Sprendžiant iš Mitavos aerodrome formuojamo 7 MAD 241 ŠAP (šturmo aviacijos pulko) štabo „operatyvinės suvestinės Nr. 1“, 4.00 pulkas, sudarytas iš 15 ekipažų, buvo pasirengęs pagal parengtį Nr. 2. [44] Atsižvelgus į laiką, reikalingą aviacijos daliniui pervesti į tokią padėtį, gavus atitinkamą komandą pasirengti pakilti po 3–4 minučių, galima spėti, kad 241 ŠAP nebuvo „taikiai snaudžiantis“ bent jau nuo birželio 22-osios 3.30.

Birželio 22-ąją 4.15 atsiranda pirmasis, vėl iš mano aptiktųjų, o ne iš realybėje egzistuojančių buvusių pirmųjų, kovos įsakymas. Languoto mokyklinio sąsiuvinio popieriaus lapelyje pieštuku gana neaiškiai parašyta:

„Pulkų vadams

1. Lėktuvai turi būti išsklaidyti ir parengti skubiai pakilti pagal signalą.

2. Parengti [neįskaitoma] priešo sausumos kariuomenei ir priešo aviacijai sunaikinti [neįskaitoma] į mūsų teritoriją.

Sienos neperžengti. Būti pasirengusiems sunaikinti priešo sausumos kariuomenę ruože [neįskaitoma] – Taurogėnai.

7 MAD vadas pulkininkas Petrovas“ [45]

Vokiečių atakos lėktuvai Ju-87 puola Raudonosios armijos pozicijas. 1941 m.

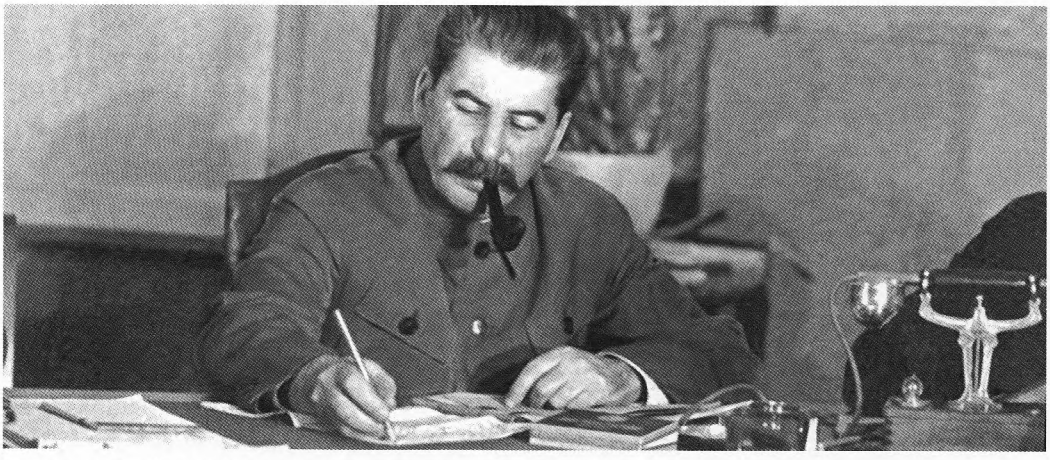
M. Timino rastame „7-osios MAD „Įsakymų apskaitos žurnale“ pirmasis įrašas yra padarytas birželio 22-ąją 4.40. Apygardos ar fronto KOP vadas įsakė divizijos vadui *„naikinti priešą“*, pradinė frazės dalis neišliko. Po 13 minučių, 4.53 jau 7-osios MAD vadas perduoda bombonešių pulkų – 9 BAP ir 46 BAP – vadams įsakymą: *„Sunaikinti priešo grupuotę ir aviaciją Tilžės, Ragnytės, Žilėnų rajonuose“* – visi punktai Rytų Prūsijos teritorijoje (t.y. apribojimas „nepažeisti sienos“ buvo panaikintas praėjus vos keletui minučių po pirmųjų vokiečių aviacijos bombų smūgių – M.S.). *Pakilti nedelsiant“*. Tuo pačiu metu, apie 4.40, fronto KOP vadas generolas majoras Jonovas

4 MAD vadui įsakė trijų (!) bombonešių pulkų pajėgomis smogti Memelio (Klaipėdos) miestui ir uostui. [40]

Kad Pabaltijo YKA KOP junginių ir dalinių vadai 1941 m. birželio 22 d. anksti ryte gavo įsakymą (leidimą) atplėšti „raudonąjį paketą", patvirtinimo dokumentais nerasta. Kita vertus, elementarus sveikas mąstymas sako, kad *„pakilti nedelsiant"* su užduotimi bombarduoti objektus tam tikroje teritorijoje, gali būti įvykdyta tik iš anksto, dar prieš karą parengus tam planus. Ekspromtu per 20–30 minučių tokios operacijos parengti neįmanoma.

Iš karto pažymėsime, kad praktiškai įsakymas nebuvo įvykdytas, bet labai įdomus ir pats ketinimas bombarduoti Memelį, be to, panaudojant tokias dideles pajėgas – tris bombonešių pulkus. Birželio 22-osios ryte vokiečių laivynas Pabaltijo YKA ruože jokių aktyvių veiksmų nevykdė, desanto neišlaipino, pakrantės rajonų neapšaudė. Įsakymas smogti Memelio uostui negalėjo atsirasti kaip skubota reakcija į realiai susiklosčiusias aplinkybes. Tokį uždavinį paaiškinti galima tik iškėlus hipotezę, kad Šiaurės vakarų fronto vadovybė savarankiškai priėmė sprendimą veikti pagal priedangos planą, kuriame kartu su standartiniais visoms apygardoms priedangos planais *„nuosekliais smūgiais į nustatytas bazes bei kovos veiksmais ore sunaikinti priešo aviaciją ir įsiviešpatauti ore... smūgiais geležinkelio mazgams ir tiltams sutrukdyti bei sulaikyti kariuomenės santalką"* buvo tiesiog parašyta: *„sugriauti Memelio uostą"*. [12]

1941 m. birželio 22-ąją 5 valandą ryto **9 BAP** 5-oji eskadrilė, vadovaujama po Suomijos karo Raudonosios žvaigždės ordinu apdovanoto kapitono M. Krivcovo, pakilo į orą ir pasuko į Tilžę. Taip prasidėjo baisaus, ketverius metus vykusio karo pats pirmasis sovietų aviacijos smūgis Vokietijos teritorijos objektams. Tuo metu tolimojoje Maskvoje dar tik žadintas Stalinas ir jo artimiausi bendražygiai. Sprendžiant iš „Apsilankymų žurnalo", pasitarimas Stalino kabinete prasidėjo tik 5.45.



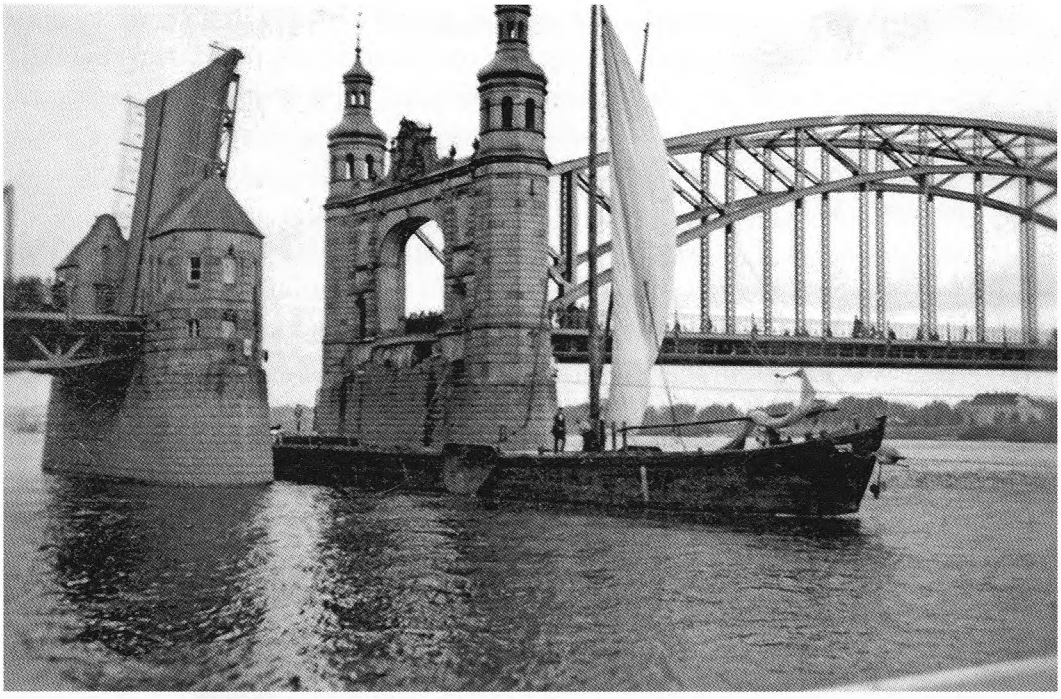
Sovietų vyriausybės vadovas J. Stalinas savo darbo kabinete. 1941 m.

Kapitonas Krivcovas veikė taktiškai labai teisingai. Tai dar kartą įrodo, nors tai ir šalutinis įrodymas, kad antskrydis vyko pagal kruopščiai apgalvotą prieškarinį „iš anksto parengtą planą". Eskadrilė skrido ne trumpiausiu keliu, o padarė didelį lanką Suvalkų link ir virš taikinio pasirodė iš visai netikėtos vokiečių priešlėktuvinei gynybai pusės. Smūgio netikėtumui turėjo reikšmę ir fronto taktinei aviacijai palyginti didelis aukštis – 7500 metrų. [40]

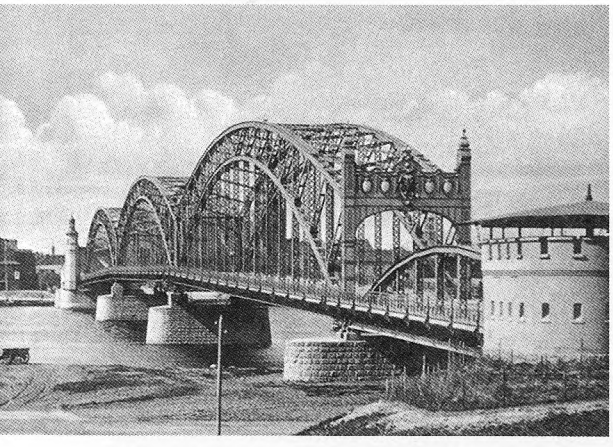
Tuo pačiu metu, kai SB devynetas vis greičiau lėkštai smigdamas „suko į „kovos kursą", iš Maskvos į Šiaurės vakarų fronto štabą skriejo nauji nurodymai. „7 MAD įsakymų apskaitos žurnale" šykštus įrašas liudijo visiškai nešykščias karo epizodo emocijas: *„6.15. Kombrigas Krupinas – 7 MAD vadui. Valstybės sienos nepažeisti. Priešo lėktuvus naikinti savo rajone. Išskridusius lėktuvus per radiją nutupdyti aerodromuose"*. Fronto KOP štabo viršininkas, kombrigas Krupinas tik vykdė aukštesnės vadovybės nurodymus. 1941 metų birželio 22 d. 6.10 Šiaurės vakarų fronto vado pranešime SSRS gynybos liaudies komisarui skaitome: *„Mūsų karinės oro pajėgos padangėje. Prieš gaunant Jūsų įsakymą sienos neperskristi, aš gavau generolo Safronovo įsakymą savavališkai neskristi per sieną. Ėmiausi priemonių bombarduoti priešą neperskridus sienos..."* [47]

Greitasis bombonešis SB-2M daro lėkštą posūkį.

Sovietų greitasis bombonešis SB-2M rengiamas skrydžiui. 1945 m.



Karalienės Luizos tiltas buvo vienas gražiausių tiltų per Nemuną.



Vienas iš pagrindinių sovietų bombonešių taikinių pirmosiomis karo dienomis – tiltai per Nemuną. Karalienės Luizos tiltas per Nemuną ties Tilže.

Vienas iš pirmojo antskrydžio dalyvių kapitonas Krivcovas atsiminimuose pasakoja, kad jis per radiją gavo įsakymą „stop" tuo metu, kai eskadrilės lėktuvai jau skrido „kovos kursu" su atvirais bombų liukais! Eskadrilės vadas iš pradžių uždarė liukus, tačiau po keleto sekundžių priėmė galutinį sprendimą ir kartu su savo valdiniais numetė bombų krovinį į Tilžės geležinkelio stotį. 7.10 eskadrilė, nepraradusi nė vieno lėktuvo, grįžo į Panevėžio aerodromą. Ne toks sėkmingas buvo pirmasis kovinis kitų dviejų 9 BAP eskadrilių skrydis – bombarduojant Tilžės rajone sutelktą vokiečių kariuomenę, jas pasitiko įnirtingas vokiečių zenitinių patrankų šaudymas; trys lėktuvai buvo numušti. [40] Neilgai kariavo leitenanto Voronino, vyresniojo leitenanto Bogomolovo ir kapitono Korotkovo ekipažai...

Birželio 23-iąją parengtoje 9 BAP štabo „Bendroje operatyvinėje suvestinėje Nr. 01" pirmasis pulko bombonešių smūgis aprašomas taip: *„06-22 atlikti 22 lėktuvų išskridimai* (sprendžiant iš kitų dokumentų, ryto išskridime dalyvavo 25 lėktuvai – M.S) *prieš Tilžės geležinkelio stotį ir kariuomenės santalką Tilžės rajone, H=4000 metrų. Numesta 132 FAB-100. Tilžės stotis dega. Virš taikinio apšaudė zenitinė artilerija. Negrįžo 4 ekipažai. Dėl kokių priežasčių lėktuvai negrįžo iš kovinės užduoties, aiškinamasi..."* [48]

9 BAP bazavimosi aerodromas buvo šalia Panevėžio, t.y. už dešimties kilometrų nuo Šiaurės vakarų fronto ir fronto KOP štabo lauko vadavietės. Galbūt tuo ir įmanoma paaiškinti faktą, kodėl pasirengęs smogti Rytų Prūsijos objektams į orą pirmasis pakilo būtent 9 BAP. Nė kiek ne mažiau svarbu pažymėti ir kitą aplinkybę – 9 BAP aktyviai veikė tada, kai pulko aerodromas tapo vienu iš pačių pirmųjų ir sėkmingiausių priešo, t.y. vokiečių, aviacijos antskrydžių objektu.

Kaip visada, panašiose situacijose pateikti įvairiuose dokumentuose duomenys nesutampa ir turi labai aiškią tendenciją – „suvestinė po suvestinės" nuolat didėti. Taip, anksčiau jau minėta Šiaurės vakarų fronto štabo „Žvalgybos suvestinė Nr. 03" birželio 22-osios 12.00 praneša, kad *„Panevėžio aerodromą bombardavo 4 valandos 55 minutės 5 lėktuvai"*. [35] M. Timinas straipsnyje [40], remdamasis 9 BAP dokumentais, rašo, kad *„4.30 tuzinas liuftvafės dviejų variklių bombonešių atakavo pulko aerodromą; bombardavimas truko 15 minučių"*. 7 MAD vadas pulkininkas Solovjovas pranešime (be numerio, laikas nenurodytas, ne anksčiau kaip 12.00) fronto KOP štabo viršininkui raportuoja: *„Priešas smogė Šiaulių, Gruzdžių, Panevėžio aerodromams; daliniai išsklaidomi. Antskrydžių metu aerodromuose žuvo 2 žm., sužeista – 11. Lėktuvų nuostoliai oro mūšyje..."* [49] Apie žemėje prarastus lėktuvus nieko nerašoma.

Tačiau kitoje „1941 06 22 7 MAD suvestinėje", taip pat be numerio ir nenurodant tikslaus laiko, surašytoje, ko gera, dienos pabaigoje, 9 BAP jau nurodoma 6 nepataisomai sunaikinti ir 10 sugadintų lėktuvų žemėje! [50] Galų gale, sudaryta birželio 23-iosios vakare 9 BAP štabo „Bendroji operatyvinė suvestinė Nr. 01" pulko nuostolius žemėje aprašo taip: *„06-22 Panevėžio aerodrome sudegė 7 SB, sugadinta 14 SB, iš jų 5 vėl rikiuotėje. Žuvo 1 šturmanas ir 1 technikas, sužeista 8 žm., iš jų 2 technikai... Iš viso rikiuotėje 22 lėktuvai ir 38 ekipažai"*. [48] Net paprastoje aritmetikoje tokie skaičiai kategoriškai nesutampa: praradus 4 arba net 5 lėktuvus ore ir 16 žemėje, pulke turėjo likti bent 30 tvarkingų SB...

Sovietų KOP palikti aerodrome sudaužyti lėktuvai. 1941 m.

„Pakilti nedelsiant". Kovinis aliarmas sovietų aerodrome. 1941 m.

Sovietų bombonešiai bombarduoja vokiečių technikos koloną. 1941 m.

Kitam, 7 BAD, 46 BAP pirmoji karo diena tapo greito ir žiauraus sutriuškinimo pradžia. Apytikriai praėjus valandai – 5.40 gavus 7 MAD vado įsakymą *„Sunaikinti Tilžės, Ragnytės, Žilėnų rajonuose priešo grupuotę ir aviaciją. Pakilti nedelsiant"*, trys 46 BAP eskadrilės viena paskui kitą pakilo į orą. 7 MAD vadas prieš 10 minučių – 5.30 10 NAP vadui įsakė: *„vienas „devynetas" dengia 46 BAP skridimą"*. Atsižvelgus į tai, kad tuo metu pažadintas bombų smūgio į Tilžę priešas jau visai „atsibudo", priedangai skirti tris bombonešių eskadriles buvo pernelyg maža, bet iš 10 NAP nė vienas iš 34 tvarkingų naikintuvų lydėti jų neišskrido. Tolesni įvykiai pulko štabo „Operatyvinėje suvestinėje Nr.1" aprašomi taip:

„Pranešu, kad 1941-06-22 6.40-6.45 46 BAP 2-osios ir 3-iosios eskadrilių 18 lėktuvų numetė bombas. 2-oji aviacijos eskadrilė sunaikino kariuomenės santalką Tilžės, Tauragės rajone, H=3600 m. Bombardavimo metu iš 2-osios eskadrilės negrįžo 5 lėktuvai SB ir jų ekipažai. Iš viso numesta bombų: 36 FAB-100 ir 18 FAB-50. 3-ioji eskadrilė sugriovė Žilėnų (dabar Žilino, 17 km piečiau Tilžės – M. S) *geležinkelio stotį iš H-3500 m, iš skrydžio negrįžo 5 ekipažai. Numesta bombų: 36 FAB-100 ir 18 FAB-50"*. [40]

Vokiečių kariai apžiūri priverstinai nutūpusį sovietų bombonešį SB-2M.

Analogiškai birželio 22-osios kovinia-me pranešime (be numerio) aprašomas ir pirmasis 46 BAP kovinio išskridimo rezultatas – *„negrįžo 10 SB ir jų ekipažai“*. [51] Vakarinėje „1941-06-22 7 MAD suvestinėje“ prie priešo naikintuvų numuštų 10 pridedami dar 2 lėktuvai, numušti zenitinių pabūklų ugnies. [50] Tiesa, iš 12 prarastų SB 2 įstengė pasiekti savo aerodromą, kuriame su žuvusiais šauliais ir sužeistu vieno ekipažo šturmanu nusileido avariniu būdu. [40] Lyginant 46 BAP ir II/JG-53 pranešimuose nurodytus kovinio skrydžio laiką ir oro mūšio vietą su sovietų bombonešiais, galima nustatyti, kad vokiečių naikintuvai pasivijo kadaise „greituosius“ SB virš vieno iš aerodromų sovietų teritorijoje Nemakščių, Raseinių rajone, t.y. tiesiog virš to paties 10 NAP, kuriam buvo įsakyta dengti bombonešius! [367] Dėl to, kad sutriuškinti buvo virš savos teritorijos, septyniems numuštų bombonešių ekipažų nariams pavyko išsigelbėti ir pasiekti savuosius. [40]

Užimtame aerodrome vokiečių kariai pozuoja ant bombonešio SB-2M.

Kiek įmanoma spręsti iš 1941 m. birželio 22-osios dokumentų, viena labai svarbi 46 BAP pergalė liko, deja, nepastebėta. Bombonešio šaulys radistas taiklia papliūpa kliudė „meserš mitą“, kurio kabinoje buvo II/JG-53 grupės vadas, patyręs asas, kovojęs dar Ispanijoje, kapitonas Bretniucas. 1941 m. birželio 22-ąją jo asmeniniame sąraše buvo 35 pergalės. Tačiau pirmoji „rytų žygio“ diena jam tapo lemtinga: Bretniucas buvo sužeistas ir iššoko su parašiutu virš sovietų teritorijos, pateko į nelaisvę, paskui buvo išvaduotas puolančios sausumos kariuomenės, nugabentas į ligoninę, kur ir mirė nuo gautų žaizdų.

Dar vieną, 46 BAP 5-ąją, eskadrilę nuo sutriuškinimo ore išgelbėjo „įsakymas stop“, gautas 7 MAD štabe birželio 22-ąją 6.15. Eskadrilė apsisuko ore ir grįžo į Gruzdžių aerodromą. Tačiau nepraėjo nė valanda, kai didžioji dalis sėkmingai nutūpusių lėktuvų buvo sunaikinta žemėje. Generolo leitenanto V. Bulanovo, kurį karas užklupo būnant bombonešio Ar-2 šturmanu 46 BAP, labai atvirai aprašo šį epizodą:

Vokiečių lėktuvų eskadrilės JG-53 2-osios grupės vadas H. Bretniucas (*H. Bretnütz*).

Vokiečių naikintuvų BF-109 eskadrilė JG-53 Italijoje. Didelė dalis liuftvafės lėktuvų prasidėjus karui su Sovietų Sąjunga nespėjo persidislokuoti.

Sovietų lėktuvai palikti Šiaulių aerodrome. 1941 m.

„4.30 mus prikėlė aliarmu. – Kas, kur? Nieko nesako. Apie 5 valandą nurodomas pirmasis uždavinys: bombarduoti vokiečius, forsuojančius Nemuną Tilžės rajone. Išskrido pirmoji eskadrilė, antroji eskadrilė – po devynis lėktuvus. Mūsų trečioji. Pirmas devynetas numetė bombas, antrasis numetė... Mes jau buvome netoli Nemuno ir staiga komanda – grįžti... Grįžtame su visu bombų kroviniu. Tūpiame* (itin didelis skraidymų reglamento pažeidimas, tūpti su bombų kroviniu kategoriškai draudžiama, tokiam atvejui standartinis bombų išmetimo įtaisas turi laisvo bombų numetimo „kad nesprogtų" režimą – M. S.). *Palikome lėktuvus, nuėjome pusryčiauti* (sprendžiant iš tolesnių įvykių – užblokuoti bombų sprogdiklius prieš pusryčius pamiršo – M. S.) *ir čia staiga praskrenda vokiečių žvalgybinis, o paskui jį pasirodo bombonešiai „Heinkel-111". Taip pat devynetas. Vokiečiai pradėjo bombarduoti stovinčius lėktuvus, o kai numetė bombas, praskrido skutamuoju ir į miško pakraštį trenkė iš kulkosvaidžių. Jie praskrido kartą, „iššukavo", antrą... Vokiečiai numetė bombas į taikinį ir nuskrido nepatyrę nuostolių. Galų gale viskas nutilo. Pradėjome rinktis prie aerodromo. Einant artyn pradėjo mūsų lėktuvuose bombos sproginėti. Bėgte sprukome atgal! Aerodrome likusios technikos nuostoliai tikrai buvo labai nemaži..."* [52]

Gynybos liaudies komisariato 3-iosios valdybos (karinės žvalgybos) 1941 m. birželio 28 d. „Specialusis pranešimas Nr. 2/35552" pateikia dar negražesnio elgesio paveikslą:

„Didžiausius [7-osios aviacijos divizijos] 46 BAP nuostolius galima paaiškinti pulko vado majoro Senkos ir štabo viršininko papulkininkio Kanunovo pakrikimu bei blogu veiklos organizavimu, dėl to jau pirmojo antskrydžio metu visas personalas puolė į paniką. Birželio 22 d. 46 BAP prarado 20 lėktuvų, iš jų 10 buvo sunaikinti priešo antskrydžio

* Žodis „forsuoti" šiuo atveju visai netinka – 1941 metų sienos kontūrai nesutapo su dabartiniais, Tilžės miestas ir dešiniojo, šiaurinio Nemuno kranto 15–50 km ruožas buvo Rytų Prūsijos teritorijoje, todėl Tilžės rajone per Nemuną vokiečiai tiltais persikėlė be kovos. Žodis „forsavo" šioje vietoje atsirado greičiausiai dėl „savaiminės cenzūros" – jau pirmosiomis karo valandomis smūgis į svetimą teritoriją netiko istorijos versijai, prie kurios visi, įskaitant ir įvykių liudininkus, įprato per 60 metų.

metu Šiaulių aerodrome, o kti numušti vykdant kovinę užduotį – bombarduojant priešo kariuomenę Tilžės ir Žilėnų stoties rajonuose. 46 BAP trys lėktuvų devynetukai į kovinius veiksmus išleisti be savo naikintuvų palydos. Stebėjimo postai nebuvo įrengti, pulko štabas su jais neturėjo ryšio ir nežinojo apie jų egzistavimą..." [53]

Sprendžiant iš anksčiau paminėto 1941 m. birželio 22 d. 46 BAP vado kovinio pranešimo, 9.30 iš tikro 10-ies priešo bombonešių grupė bombardavo Gruzdžių aerodromą. Neturint įspėjimo sistemos, priešlėktuvinės apsaugos, taip pat lėktuvuose esant parengtoms sprogdinti bomboms: „*sudegė 9 SB ir 1 Ar-2, sugadinti 9 SB (jiems reikia kapitalinio remonto), 2 žuvo ir 5 žmonės sužeisti*". [51] Gruzdžių aerodrome sugadinti 46 BAP lėktuvai kapitalinio, kaip ir bet kokio kito, remonto niekada ir nesulaukė – antroje dienos pusėje pulkas „leidosi" į kojas", na, labai norint tai galime vadinti „persibazavimu" ir dar pavakarę atsidūrė Rumbulos aerodrome, t.y. dešiniajame, šiauriniame, Dauguvos krante... [54]

Šeši kiti Šiaurės vakarų fronto KOP bombonešių pulkai pirmajame ryto smūgyje nedalyvavo – bendroje sumaištyje jų vadai arba iš viso negavo atitinkamos komandos, arba neskubėjo jos vykdyti ir kantriai laukė, kol aukštesnioji vadovybė susigaudys savo pačių kariniuose politiniuose „žaidimuose".

Tuo metu Kremliuje galų gale suprasta, kad prasidėjo karas. Tai pagaliau suvokus, atsirado taip pat liūdnai pagarsėjusi direktyva Nr. 2, kuri buvo išsiųsta kariuomenei 1941 m. birželio 22 d. 7.15. Štai jos tekstas, nuo pirmojo iki paskutinio žodžio:

„1941 m. birželio 22 d. 4 valandą ryto vokiečių aviacija be jokio preteksto įvykdė antskrydžius prieš mūsų miestus ir aerodromus palei vakarinę sieną ir juos bombardavo. Kartu įvairiose vietose vokiečių kariuomenė atidengė artilerijos ugnį ir peržengė mūsų sieną.

Dėl negirdėtai įžūlaus Vokietijos įvykdyto Sovietų Sąjungos užpuolimo

ĮSAKAU:

1. Visomis kariuomenės pajėgomis bei priemonėmis užgriūti ir smogti priešiškoms pajėgoms, sunaikinti jas tuose rajonuose, kur jos pažeidė sovietų sieną.

2. Žvalgybos ir kovinei aviacijai nustatyti priešo aviacijos susitelkimo vietas ir sausumos kariuomenės grupuotes.

Galingais bombonešių ir šturmo aviacijos smūgiais sunaikinti priešą aerodromuose ir subombarduoti jo sausumos kariuomenės grupuotę. Aviacijai smogti į Vokietijos teritorijos 100–150 km gilumą. Subombarduoti Kenigsbergą ir Memelį.

Iki ypatingo nurodymo antskrydžių į Suomijos ir Rumunijos teritorijas nevykdyti". [55]

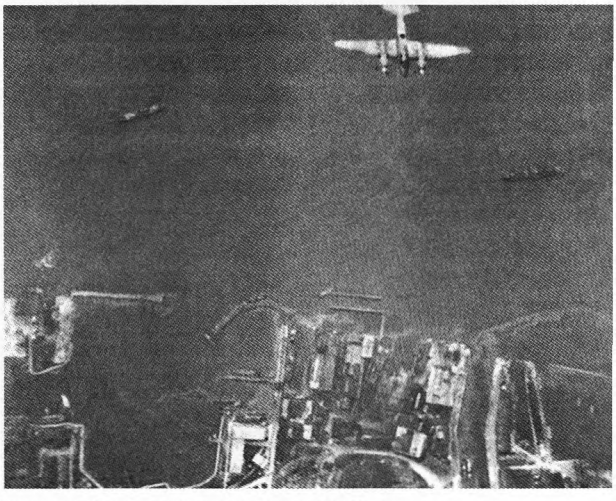
Direktyva Nr. 2 nei forma, nei turiniu neatitinka statuto nustatytos kovinių įsakymų parengimo tvarkos. Yra tvarka, ir kariuomenė privalo jos laikytis. Įsakymo tekstas turi atitikti ne autoriaus literatūrinį skonį, o lauko statuto (LS) PU-39 90 straipsnį (*„Pirmame įsakymo punkte pateikiama trumpa visos priešo grupuotės veiksmų charakteristika... Antrame punkte nurodomi kaimynų uždaviniai ir ribos su jais. Trečiame punkte pateikiami suformuluotos junginių užduotys ir vado, formuluojančio įsakymus, sprendimas“*).

Žvelgiant ir lyginant statuto reikalavimus su direktyva Nr. 2, ji yra ne daugiau nei emocionalus, gal reikėtų pasakyti daug blogiau, – tiesiog isteriškas riksmas. *„Užgriūti ir sunaikinti“* – tai ne kovos įsakymas. Lygiai toks pats dirbtinis, perdėtas pasakymas yra „negirdėtas priešo įžūlumas“. Vietoje to Timošenkos ir Žukovo valdiniai turėjo gauti konkrečių atsakymų į klausimus: Kur priešas? Kokios jo pajėgos? Kokiomis pajėgomis, kokia grupuote, kokiuose ruožuose tą priešą reikės „užgriūti“? Kokius ruožus ir iki kada reikės užimti?

Grįžtant prie Šiaurės vakarų fronto KOP kovos veiksmų istorijos, reikia pažymėti, kad direktyva Nr. 2 vis dar ribojo fronto aviacijos veiksmus:*„aviacijai smogti į Vokietijos teritorijos 100–150 km gilumą“*, o pagal priedangos planą Pabaltijo YKA aviacija turėjo Dancigo (dabar Gdansko)–Bydgoščio ruože 300–350 km vakariau sienos sugriauti tiltus per Vyslą.

Protu nepaaiškinamas operatyvinis tikslas, neįtikėtinas ir įkyrus noras „subombarduoti Memelį“. Šiaurės vakarų fronto KOP vadovybės garbei reikia pažymėti, kad jos sprendimai buvo daug realesni.

Savaime suprantama, pagrindinis pavojus slypėjo ne Memelio uoste. Tarp Tilžės ir Suvalkų siaurame žemės ruoželyje susigrūdo dvi –3-ioji ir 4-oji vermachto tankų grupės. Jose buvo septynios tankų ir šešios motorizuotosios divizijos. Birželio 22-osios rytą suspausta spyruoklė veržliai, ištiesė į priekį ilgus „plieninius nagus“ – dešimtis kilometrų besitęsiančias tankų, artilerijos vilkikų, motociklų, šarvuočių, sunkvežimių, cisternų kolonas. Vokiečių mechanizuotųjų kolonų buvo tiek daug, o kelių tarp snaudžiančių pietų Lietuvos miškų tiek mažai, kad vermachtui prireikė dviejų dienų visam šiam gremėzdui permesti į sovietų teritoriją. Ir kai birželio 24-osios ryte 7-oji tankų divizija, 3-iosios tankų grupės avangardas jau užėmė Vilnių, kovinės grupės paskutiniosios, 19-oji tankų ir 14-oji motorizuotoji divizijos, dar tik slinko per sieną.



Uostą atakuoja sovietų bombonešis Pe-2.

Mechanizuotosios kariuomenės kolonos to meto aviacijai buvo idealus taikinys. Bombonešiui skrendant horizontaliai, numestos bombos išsisklaido elipse, kuri smarkiai ištempta vienoje iš savo ašių, lėktuvo greičio vektoriaus kryptimi; nustačius laiko intervalą, bombų mėtymo įtaisas leido išmesti bombas vadinamuoju „metimu serija" ir dar labiau ištempti į ilgį bombų kritimo ruožą. Taip atakuojant mechanizuotąją koloną taikyti būdavo daug paprasčiau, nes pataikymui reikšmės turėjo tik viena koordinatė – „kairiau–dešiniau". Jokios reikšmės situacijoje „toliau–arčiau" neturėjo, nes taikinio ilgis buvo matuojamas kilometrais. Pataikyti į tanką buvo gan retas įvykis, be to, FAB-50 pramušdavo lengvųjų tankų šarvus tik sprogusi ne toliau kaip per 1–2 metrus nuo taikinio, ir net speciali galinga skeveldrinė aviacijos bomba OFAB-100 turėjo nukristi ne toliau kaip per 10 metrų nuo tanko [56], bet automobiliai, benzino cisternos, motociklai, nešarvuoti arba lengvai šarvuoti vilkikai, sudarantys daugiau nei 90% visų mobilių tankų divizijos objektų, buvo lengvai pažeidžiami iš oro. Bent jau tokiais „sutelktais priešo aviacijos smūgiais" sovietų istoriografija tradiciškai aiškino dingimą Raudonosios armijos mechanizuotųjų korpusų, kurie tomis pačiomis dienomis ir valandomis, keldami tokius pat dūmų ir dulkių kamuolius Baltarusijos ir Lietuvos keliais judėjo vokiečių link...

Ryšys tarp Maskvos ir Rygos veikė užtikrintai. Taip galima spręsti iš to, kad jau 8.40 „pulkininko Raskazovo Rygos štabas" į 7 MAD pulkus išsiunčia tokį nurodymą: *„Bombonešių aviacijai leista atakuoti priešo pėstininkus ir aviaciją jo teritorijoje iki 100 km gylio". Masinių priešo aviacijos antskrydžių į mūsų teritoriją metu pakelti bombonešių aviaciją ir sekti paskui ją uodegoje rengiantis atakai prieš jo aerodromus...* "(57) 9.45 fronto Karo taryba išleidžia direktyvą (be numerio), kurioje fronto KOP vadui, be kita ko, įsakoma: *„priešo Tilžės ir Kalvarijų grupuotėms smogti galingus smūgius".* [58] „Tilžės grupuotė", tai – 4-oji vermachto tankų grupė, toliau puolanti Tilžės, Taurogėnų (dabar Tauragė), Šiaulių kryptimis. „Kalvarijos grupuotė" – tai 3-ioji tankų grupuotė, kurios divizijos judėjo Suvalkų, Lazdijų, Seirijų, Alytaus keliu.

Birželio 22 d. tarp 10 ir 12 valandos, tikslus laikas dokumente nenurodytas, Šiaurės vakarų fronto KOP vadas generolas majoras Jonovas pasirašo kovinį įsakymą Nr. 01/OP. Jame pateikiamos tokios užduotys:

„... Trečia. 1941 m. birželio 22-ąją Pabaltijo KOP visą dieną naikinti [priešo sausumos dalinius ir aviaciją Memelio, Tilžės, Stalupėnų, Insterburgo (Įsrutis) rajonuose].

a) 6 MAD, išskyrus 40 BAP, dengiant 15 NAP ir 8 MAD 31 NAP naikinti [priešo sausumos dalinius ir aviaciją aerodromuose] (žodžiai laužtiniuose skliaustuose užbraukti, juodu rašalu įrašyta *„tankus"*), *[Tauragės, Tilžės, Ragnytės] rajonuose,* (žodžiai laužtiniuose skliaustuose užbraukti, juodu rašalu įrašyta: *„Kalvarija, Lazdzee, Seree"). 40 BAP naikinti priešo grupuotę Tauragės, Tilžės, Ragnytės rajonuose.*

b) *57 MAD naikinti [priešo sausumos dalinius ir aviaciją aerodromuose]* (žodžiai laužtiniuose skliaustuose užbraukti, juodu rašalu įrašyta *„tankus“*) *[Bazdėnenų, Pilkalėnų] rajonuose* (žodžiai laužtiniuose skliaustuose užbraukti, juodu rašalu įrašyta *„Lazdijų, Seirijų“*).

c) „15 ir 31 NAP pridengti 31 BAP veiksmus [Tauragės, Tilžės, Ragnytės] rajonuose“ (žodžiai laužtiniuose skliaustuose užbraukti, juodu rašalu įrašyta *„Lazdijų, Seirijų“*).

d) 1941-06-22 12.00 4 MAD persibazuoti į aerodromus: 50 BAP – Ryga, 65 BAP – Mitava, 35 BAP – Platonė ir pasirengti naikinti priešo sausumos kariuomenę ir aviaciją Taurogėnų, Tilžės, Ragnytės rajonuose.

e) 7 ir 8 MAD kiti daliniai (t.y. naikintuvų ir šturmo aviacijos pulkai – M. S.) *veikia pagal armijų vadų planus.*

f) 31 BAP ir 31 NAP susitinka virš Kauno punkte 4000 m aukštyje.

Ketvirta. Pirmąjį smūgį smogia: 06-22 6 MAD – 12.00, 7 MAD – 12.30.

Penkta. Dažnis: naikintuvai ir atakos lėktuvai – po tris pulko išskridimus, bombonešiai – po du pulko išskridimus per dieną.

Šešta. Bombonešių pulkų naktinius ekipažus parengti nakties veiksmams Kenigsbergo rajone.

Septinta. KP – Panevėžyje“. 61

Ankstesnės serijos sovietų gamybos lėktuvas SB-2 paliktas Mitavos-Platonės aerodrome.

Sudegę palikti Raudonosios armijos lėktuvai Kauno aerodrome. 1941 m.

Originalus įsakymo tekstas aiškiai rodo fronto KOP vadovybės skubotą planų pakeitimą. Pradinis, rašytas mašinėle, negalima atmesti tikimybės, kad tekstas parengtas dar taikos metu rengiant priedangos planą, numato smogti priešo kariuomenei ir aviacijai Rytų Prūsijos teritorijoje, o įsakyme padaryti taisymai visiškai keičia užduotį – dabar bombonešių aviacijos pagrindines pastangas numatoma nukreipti į priešo motorizuotųjų bei mechanizuotųjų kolonų, judančių sovietų teritorija, sunaikinimą.

Galima ginčytis, ar toks uždavinių pakeitimas pasitviritino. Pirmiausia liuftvafės vadovybė nuosekliai įgyvendino tezę, kad pirmųjų kampanijos valandų ir dienų pagrindinio smūgio tikslu turi tapti priešo aerodromai ir visai nesvarbu, kokie būtų sausumos kariuomenės prašymai aviacijos pagalbos. *„Nukrypti nuo šios nuostatos negalima net labai svarbiais momentais, nes tai gali itin neigiamai paveikti ir sausumos kariuomenę bei liuftvafę")**. Bet kokiu atveju kovinis įsakymas Nr. 01 liudija, kad fronto vadovybė pakankamai greitai ir tiksliai išsiaiškino priešo pagrindinių smūgių kryptis ir pamėgino organizuoti galingą pasipriešinimą.

* 1941 m. gegužės 5 d. operatyvinės aviacijos ir PRG (priešlėktuvinės gynybos) priemonių naudojimo direktyva „Šiaurės" armijų grupės veiksmų ruože.(62)

31-ojo bombonešių aviacijos pulko vadas pulkininkas F. Dobyšas.

2.3. „MANO VADAVIETĖ ORE“

Vokiečių mechanizuotosioms kolonoms pirmąjį ir patį stipriausią smūgį smogė 6 MAD, **31 BAP** iš Mitavos aerodromo.

„Kovinis įsakymas Nr. 01, 31 BAP štabas, 1941-06-22 10.30, Mitava

1. Priešas užėmė Kalvarijos rajoną ir sutelkė didelį skaičių tankų.

Oras – giedra.

2. Dviem 31 BAP grupėms bombarduoti priešo tankų sankaupą Kalvarijoje.

a) 1-oji grupė: 12.45 1-2-3 aviacijos eskadrilės bombarduoja priešo tankų sankaupą Kalvarijos rajone, grupės vadas – aš;

b) 2-oji grupė: 12.45 4 ir 5 aviacijos eskadrilės bombarduoja priešo tankų sankaupą Kalvarijos rajone, grupės vadas – kapitonas Petrovas.

3. Skrydžio maršrutas: pradinis, Mitavos aerodromas–Šeduva–Kriukai–Pilviškiai–taikinys–Kaunas–Šeduva, galutinis–Mitavos aerodromas.

4. Kovinis užtaisas FAB-100 ir FAB-250.

5. Kovinio skrydžio tvarka: devynetų kolona, susirinkimas Mitavos rajonas.

6. Kita parengtis Nr. 2 15.45.

7. Mano vadavietė ore, pirmosios grupės vedantysis – pavaduotojas kapitonas Vildiaskinas.

8. Pulko vadavietė – Lipetu.

31 BAP vadas pulkininkas Dobyšas“ [40]

31-ojo bombonešių aviacijos pulko vadas pulkininkas F. Dobyšas.

Копия.

АВТОБИОГРАФИЯ

На Гвардии полковника ДОБЫШ Федота Ивановича

Родился 1905 года 5 марта в деревне Кохонов Чебаксарского района ЧССР в бедной крестьянской семье. Родители до революции и после занимался сельским хозяйством,с 1929 года в колхозе.

Семейное положение-женат, жена Дина Львовна по профессии учительница проживает в г.Москве. С 1924 года по 1928 год работал на производстве, ст. Кучеяков Сергей Дого и Днепростроя механиком завода жидкого воздуха, одновременно учился на вечерних курсах электротехнического института. Член ВКП с 1929 г. № п/б 2008530, на партработе был секретарем партбюро потка, членом партбюро, партгруппы.

В октябре 1926 года был призван в ряды РККА и направлен в полковую школу 4 аэроткл.полка г.Борисов. С октября 1929 года курсант нормальной пехотной школы ЗабВО/ г.Минск, которую окончил 1931 году марта месяца и назначен командиром взвода в 98 отд.полк г.Бехов. В августе 1932 года направлен на курсы усовершенствования при школе ВВС г.Москва, которые окончил в октябре м-це и назначен командиром роты в 98 отд.полк. В 1933 году в феврале м-це по спецнабору направлен в технную школу командиров звеньев г.Борисоглебск, которую окончил в декабре 1934 года и назначен командиром корабля 4 ТБАД г.Смоленск. В 1936 г. назначен командиром отряда II АО ст. Энгельгардтовская. С октября 1937 г.по апрель 1938 г. был в Государственной командировке. В 1938 г. июнь м-ц назначен зам.командира 3I СБП г. Смоленск и в октябре командиром 3I СБП. С 1939 г. 26 декабря по I7 марта 1940 г. участвовал командиром 3I СБП на Финском фронте. 1940 г. 2 июня 3I СБП по договору был перебазирован на аэродром Вайнаде Латвийской ССР. С 22 июня 1941 года в Отечественной войне командиром 3I СБП на Северо-западном фронте, Ворошиловской и 7 отдельной Армии. 6 декабря 1941 года полк преобразован в 4 Гвардейский Бомбардировочный полк.

С I0 сентября 1942 г.назначен командиром 263 АД, которую сформировал и 19 октября убыл на Калининский фронт, принимал участие в боях на Ворошиловском и Северо-западном фронтах. За боевые успехи и организованность работы 263 АД от I8 марта 1943 года приказом Верховного Главнокомандующего преобразована в I-ю Гвард.Бомбард.Авиац.дивизию. С I8 марта участвует в боях на Ворошиловском, Сталинском, и 2 Украинском фронтах в-ром I ГВА. В других армиях не служил. К судебной ответственности не привлекался.

Л.П.

КОМАНДИР I ГВАК-ПОЛКОВНИК /ДОБЫШ/

Верно : НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА КАДРОВ 6-го Гв.ЗАК
ГВАРДИИ МАЙОР /МЕЛЬНИЧЕНКО/

"15" апреля 1945 г.

Pulkininko F. Dobyšo autobiografija, kurioje rašoma apie jo sukauptą nemažą kovinę patirtį. Jam teko kovoti Kinijoje, Suomijoje. Įdomios autobiografijos eilutės, kuriose rašoma: „...Nuo 1937 m. iki 1938 m. balandžio buvau Valstybinėje komandiruotėje..." – taip buvo įvardytos kovos Kinijoje.

декабре 1934 года и назначен командиром корабля 4 ТБАД г.Смоленск. В 1936 г. назначен командиром отряда II АО ст. Энгельгардтовская. С октября 1937 г.по апрель 1938 г. был в Государственной командировке. В 1938 г. июнь м-ц назначен зам.командира 3I СБП г. Смоленск и в октябре командиром 3I СБП. С 1939 г. 26 декабря по I7 марта 1940 г. участвовал командиром 3I СБП на Финском фронте. 1940 г. 2 июня 3I СБП по договору был перебазирован на аэродром Вайнаде Латвийской ССР. С 22 июня 1941 года в Отечественной войне командиром 3I СБП на Северо-западном фронте, Ворошиловской и 7 отдельной Армии. 6 декабря 1941 года полк преобразован в 4 Гвардейский Бомбардировочный полк.
С I0 сентября 1942 г.назначен командиром 263 АД, которую сформи-

Karų Kinijoje ir Suomijoje dalyvis pulko vadas savo valdinius pirmojo kovinio skrydžio metu vedė pats – tai pasako labai daug. Nedidelę sumaištį kelia sprendimas panaudoti sunkiąsias FAB-250. Žvelgiant iš šiandienos pozicijų ir dabar žinomų aplinkybių, tai ne pats optimaliausias variantas. Karo patirtis parodė, kad nešarvuotiems automobiliams sugadinti užteko net FAB-50 ar net AO-25, todėl šiuo atveju pats efektyviausias lengvojo bombonešio SB panaudojimas buvo bombų krovinio skyrių pakrauti 12, daugiau neleido bombų skyriaus konstrukcija ir posparnio laikikliai, 50 kg sveriančių bombų. Tačiau taip veikdamas F. Dobyšas, matyt, manė veiksiąs garantuotai...

Sunkusis bombonešis Pe-8 rengiamas kovos skrydžiui. Po lėktuvo fiuzeliažu, ant žemės – dvi dešimtys bombų FAB-100. 1941 m.

31 BAP bombonešis, iš viso šiame išskridime dalyvavo 38 ekipažai, pradėjo kilti ir 12.20 rajone piečiau Kalvarijos iš 2 km, beje, tai sovietų KOP matais galima vertinti kaip labai drąsius veiksmus, numetė ant priešo kariuomenės sankaupos 18 FAB-250 ir 174 FAB-100. [63] Taikinio rajone lėktuvai buvo apšaudyti iš mažo kalibro zenitinių patrankų – kiek tik įmanoma vokiečiai stengėsi savo mechanizuotąsias kolonas dengti naudodami mobiliuosius zenitinius įrenginius, tačiau visi 31 BAP ekipažai drauge su vadu sėkmingai grįžo į Mitavos aerodromą. [40]

Kiek vėliau, 11.40, iš Vindavos aerodromo pakilo 6 MAD **40 BAP,** t.y. antrojo bombonešių pulko, du bombonešių „devynetai". O prieš tai vokiečių bombonešiai smogė, tiksliau pasakius, mėgino smogti pulko aerodromui, tačiau be rezultatų: *„10.00 septyni „Heinkel-111" bombardavo Vindavą, bombos numestos toliau nuo aerodromo ant jūros kranto. Sugriovimų nėra. Bombų išmetimo aukštis 7000–8000 metrų".* [129]

Vokiečių bombonešis He-111 (*Heinkel-111*) ruošiamas skrydžiui.

40 BAP lakūnų smūgio objektu tapo vokiečių kariuomenė Tilžės–Tauragės plente. Sprendžiant iš pulko kovinių veiksmų žurnalo, bombos buvo numestos iš 2-2,5 km aukščio, ekipažai pažymėjo tiesioginius pataikymus. Taikinio rajone 40 BAP bombonešiai taip pat buvo apšaudyti vokiečių zenitininkų, tačiau be rezultatų – visi lėktuvai grįžo į bazę. „Jungtinė kapitono Lavrencovo grupė", 40 BAP devyni SB ekipažai ir 6 MAD vadų kursų grandys, vokiečių kariuomenės sankaupą Tilžės rajone atakavo iš dar mažesnio aukščio – 1700 metrų. Nors ši grupė buvo pasitikta ne tik zenitinių priemonių ugnimi, bet ir atakuota naikintuvų, nuostolių išvengta, visi 9 SB grįžo į Rygos aerodromą. [40]

Nė viename iš galimų pasižiūrėti Šiaurės vakarų fronto KOP štabo, 6-osios ir 8-osios aviacijos divizijų dokumentų nepavyko rasti jokio patvirtinimo, kad 15-ojo ir 31-ojo pulkų naikintuvai įvykdė įsakymą bei pridengė 6 MAD bombonešių skrydį. Sprendžiant iš birželio 22-osios šių pulkų vadų ataskaitų, 31-asis naikintuvų pulkas atliko 120, o 15-asis naikintuvų pulkas – net 202 išskridimus. [64] Tokioje situacijoje 6 MAD bombonešių veiksmai labai sėkmingi, ypač jeigu juos lyginsime su 46 BAP tragiškų kovinių veiksmų epizodu. Vos viename reide jis negrįžtamai prarado 10 lėktuvų iš 18. Tai gali būti dar viena iliustracija, koks efemeriškas buvo tas „absoliutus viešpatavimas ore", kurį vėlesni pasakotojai priskyrė vokiečių aviacijai. Iš tiesų susižavėję „laisva medžiokle" virš sovietų aerodromų liuftvafės asai net nepasirūpino patikimai pridengti strategiškai svarbaus tilto per Nemuną prie Tilžės ir Tilžės–Tauragės plento, kuriuo judėjo pagrindinės 4-osios tankų grupės pajėgos.

Kaip jau minėta, fronto KOP vado kovinis įsakymas Nr. 01 iškėlė bombonešių daliniams užduotį – atlikti „po du pulko išskridimus per dieną". Atrodytų, sovietų aviacijai tokia kovinė įtampa tarsi būtų visai nereali, tačiau 1941 m. birželio 22-ąją trys Šiaurės vakarų fronto pulkai mėgino šį įsakymą įvykdyti.

Pirmasis antrąjį kovinį išskridimą atliko 9 BAP. Po ankstaus rytinio skrydžio virš Tilžės pulkas persibazavo iš Panevėžio į Skverbus, dėl to nutrūko ryšys su 7 MAD štabu. Tikėtina, kad dėl šios priežasties įsakymą smogti priešo kariuomenės sankaupai Tilžės–Tauragės rajone pulkas gavo labai pavėlavęs. Du bombonešių SB „devynetai" 15.00 išskrido vykdyti užduoties. Naikintuvai vėl nesaugojo, tačiau šį kartą karinė sėkmė lydėjo 9 BAP lakūnus – liuftvafės naikintuvai pražiopsojo šį antskrydį. Deja, vokiečių zenitininkai, o Tilžės–Tauragės rajoną dengė keturi zenitiniai divizionai, buvo dėmesingesni ir du bombonešius numušė. Sprendžiant iš to, kad penkiems numuštų SB ekipažų nariams pavyko grįžti į pulką, pilotai sugebėjo skeveldromis suvarpytomis mašinomis pasiekti sovietų teritoriją. Trumpame 9 BAP vado pavaduotojo, bataliono komisaro Dorofejevo pranešime pažymėta, kad uždavinys buvo atliktas sėkmingai, už tai Šiaurės vakarų fronto vadas generolas pulkininkas Kuznecovas pareiškė padėką. [40]

6 MAD 31-ojo ir 40-ojo bombonešių pulkų vadovybės ir lėktuvų ekipažai neregėta sparta pasirengė antrajam išskridimui ir jau 16.30 pirmieji 40-osios BAP lėktuvai paki-

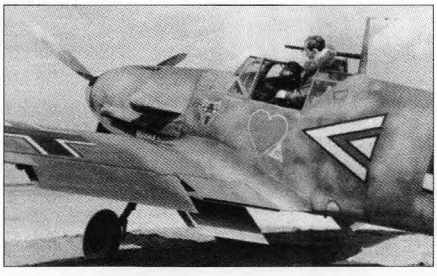
Vokiečių transporto kolona ties Marijampole. Iš karo veiksmų zonos traukiasi civiliai gyventojai. Lietuva. 1941 m.

Vokiečių kolona važiuoja pro sovietų tanko BT-7 taranuotą vokiečių automobilį. Marijampolės apylinkės, Lietuva. 1941 m. birželis.

lo iš Piltinės. Šį kartą abu 6 MAD pulkai turėjo atakuoti vokiečių motorizuotąsias kolonas Kalvarijos–Marijampolės–Alytaus rajone. Ir vėl neturėdami naikintuvų priedangos! Deja, šis bombonešių reidas parodė, kad likimą bandyti du kartus iš eilės neverta. Taikinio rajone pirmosios bangos – 40 BAP 17 bombonešių atakavo didelė vokiečių naikintuvų formuotė. Ko gera, grumtynėse dalyvavo dvi 54-osios naikintuvų „meserių" eskadrilės. Atsilaikyti prieš tokį puolimą lengvai ginkluotam SB buvo labai sunku. Jame buvo po vieną šaulio radisto ŠKAS viršutiniame bei apatiniame ugnies taške. Nelygaus mūšio rezultatas 7 – numušti sovietų bombonešiai, iš jų grupės vedantysis kapitonas Pankovas. Jo lėktuvas priverstinai nutūpė savo teritorijoje, ekipažas liko gyvas. [40]

Vokiečių lakūnas asas J. Trautlofas (*Johannes Trautlof* pravarde *Hannes*) savo lėktuve. Ant borto eskadrilės ženklas – žalia širdis. Trautlofo gimtinė – Tiuringija, dėl miškų gausos vadinama „žaliąją Vokietijos širdimi".

H. Trautlofas ir jo eskadrilės lakūnai JG-54 prie lėktuvų aerodrome.



H. Trautlofas su eskadrilės šunimi savo *Meserschmitt* Bf-109 kabinoje.

Per antrąjį išskridimą didelių nuostolių patyrė ir „jungtinė kapitono Lavrencovo grupė". 11 SB bombonešių startavo iš Rygos aerodromo ir, įveikusi 300 km atstumą, smogė bombomis ryčiau Kalvarijos susitelkusiai vokiečių kariuomenei. Priešo naikintuvai numušė 4 bombonešius. Šaulys radistas seržantas Nikitinas numušė vieną Me-109. Labai gali būti, nes atitinka vieta ir laikas, kad tai buvo JG-54 eskadrilės vado majoro Trautlofto „meseršmitas". Su įtraukta važiuokle jis priverstinai nusileido, o pats Trautloftas tik per stebuklą liko sveikas.

Šį kartą patį galingiausią smūgį priešui smogė 31 BAP. 37 SB savo pulko grupę vėl vedė pats papulkininkis Dobyšas. 17.55 17 FAB-250 ir 120 FAB-100 iš 2000 m aukščio buvo numesta Kalvarijos šiaurės rytuose į priešo tankų kolonas. Tuo metu vokiečių naikintuvai jau patikimai dengė 3-iosios tankų grupės kovos rikiuotę. Prasidėjusiame oro mūšyje buvo numušti 31-ojo BAP 3 bombonešiai. Oro šauliai pranešė apie 4 numuštus „meseršmitus", tačiau šios informacijos nepatvirtina vokiečių naikintuvų eskadrilių suvestinės.

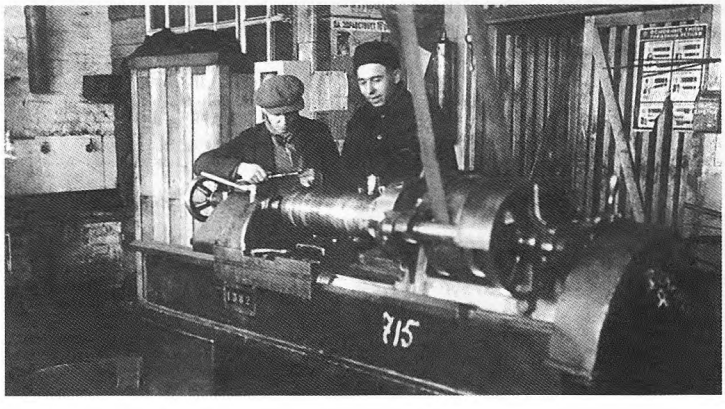
Toliau nuo visų prasidėjusių kovos veiksmų rajono buvo išdėstyti 4 MAD aerodromai. Nors teoriškai svarstant, SB bombonešiai visiškai nesunkiai galėjo įveikti 500 km atstumą, nuo Haapsalu, Vychmos, Tartu iki taikinio prie Tilžės ir atgal, Šiaurės vakarų fronto KOP vadas protingai nusprendė visų pirma perbazuoti tris 4 MAD bombonešių pulkus į Rygos, Mitavos, Platonės (žr. anksčiau kovinį įsakymą Nr. 01/OP) aerodromus.

Sprendžiant iš birželio 22-osios 19.00 kombrigo Krupino Panevėžio štabo „Operatyvinės suvestinės Nr. 03/OP“, fronto KOP vado įsakymas buvo įvykdytas taip: 35 BAP visi kovai parengti ekipažai perskrido į Platonės aerodromą. 50 BAP, „10-ies didvyrių pulko“, dalis pajėgų – 28 SB ir 5 Pe-2, persibazavo į Mitavos aerodromą. 63 BAP tiesiog liko Estijoje. [65] Nors „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 03/OP“ nepateikiama jokių smulkmenų, pranešama, kad 35-asis ir 50-asis pulkai: *„atliko po vieną išskridimą naikinti tankų Kalvarijos, Lazdijų rajonuose“*, bet divizijos bei pulkų dokumentai nepatvirtina 35 BAP dalyvavimo birželio 22 dienos mūšiuose. [40]

Faktiškai iš visos 4 MAD pirmąją karo dieną priešą bombardavo tik **50 BAP**. Prieš tai pulkas perskrido iš Haapsalu į Mitavą, t.y. į pernelyg aktyvaus 31 BAP bazavimosi aerodromą ir, matyt, papulkininkio Dobyšo tempas bei atkaklumas paveikė 50 BAP vadą.

Nuo 18.40 iki 19.00 trys – 9+9+6 – SB lėktuvų grupės, naujieji Pe-2 pirmame koviniame išskridime nedalyvavo, iš 3000–3400 metrų paeiliui bombardavo vokiečių kariuomenės santalką Tauragės rajone. Iš viso ant priešo motorizuotųjų bei mechanizuotųjų kolonų buvo numesta 144 FAB-100 ir 24 „padegamosios“ ZAB-50. Akylas skaitytojas gali pastebėti, kad 50 BAP bombonešiai papildomai prie standartinio krovinio – šešių bombų centriniame vidiniame bombų skyriuje paėmė dar ir septintąją bombą. 1941 metais tai, ko gera, unikalus atvejis.

Ant bombonešio TB-3 išorinės pakabos kabinamos padegamosios bombos ZAB-10CK.



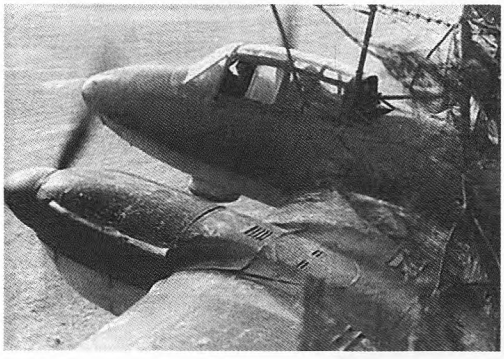
YKB gamyklos Nr. 67 eksperimentinis cechas, kuriame buvo kuriamos padegamosios bombos, ir jo darbuotojai.

Pagal bombonešių ekipažų pranešimus, taikinio rajone juos apšaudė zenitiniai pabūklai ir keletą kartų atakavo priešo naikintuvai, iš viso bene 14 „meserių“, bet greičiausiai šis skaičius perdėtas. Savų naikintuvų priedangos nebuvo ir šį kartą. Žiemos karo patirtis, taip pat sėkmė lydėjo pulko ekipažus, jie patyrė nedidelių nuostolių: vienas SB priverstinai nutūpė Šiaulių rajone, kiti lėktuvai sėkmingai grįžo į Mitavos aerodromą. Oro šauliai pareiškė numušę vieną priešo naikintuvą, nors vokiečių dokumentai šio nuostolio nepatvirtina. [40]

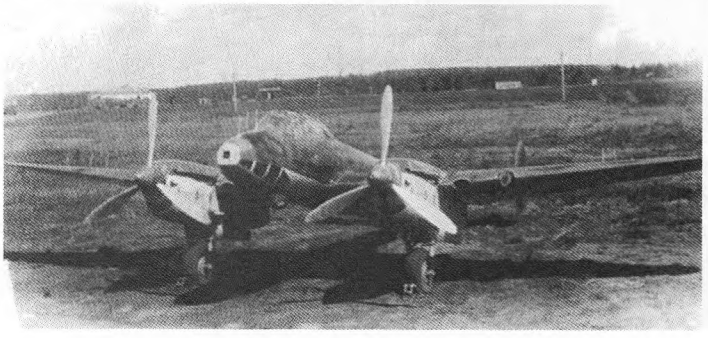
Arčiau visų vermachto 3-iosios tankų armijos prasiveržimo ruožo buvo 57 MAD aerodromai. Kreiseriniu greičiu bombonešio SB skrydis nuo Vilniaus iki Kalvarijos trunka ne ilgiau kaip pusvalandį. Dar arčiau – Varėnoje, Perlojoje buvo 42-ojo ir 237-ojo naikintuvų pulkų aerodromai, kuriuose sutelkta ne mažiau nei 80 biplanų I-153 ir I-15bis. Jie galėjo labai efektyviai atakuoti vokiečių automobilių kolonas panaudodami savo galingą ginkluotę ir unikalų horizontalųjį manevringumą. 4 „Čaikos“ ŠKAS kulkosvaidžiai per sekundę iššaudavo 110 kulkų, o viražą šis lėktuvas atlikdavo vos per 10–13 sekundžių.

Apie Šiaurės vakarų fronto KOP naikintuvų pulkų veiksmus bus kalbama kitame skyriuje; o 57-osios aviacijos divizijos **54 BAP** bombonešių kovos veiksmų istorija buvo labai trumpa ir liūdna.

Visų pirma būtina pažymėti, kad prieš pat karo pradžią pulkas liko be patyrusių ekipažų, taip pat ir eskadrilių vadų! Tad jau vien dėl to galima liautis ieškojus 54 BAP greito sutriuškinimo priežasčių. „Be šeimininko ir namas našlaitis“. Nepaisant visos įsakymų ir direktyvų „krušos“, dėl padidintos kovinės parengties, kuri užgriuvo Pabaltijo YKA, birželio 18–21-ąją 12 ekipažų iš dalinio išvyko mokytis skraidyti naujuoju bombonešiu Pe-2.



Sovietų pikiruojamasis bombonešis Pe-2. Lėktuvo konstruktorius V. Petliakovas ir jo pavaduotojas išskrido į Maskvą susitikti su šalies vadovais norėdamas susigrąžinti iš fronto aviacijos specialistus, tačiau pakeliui neaiškiomis aplinkybėmis žuvo.



Pikiruojamasis bombonešis Pe-2 lauko aerodrome. Pirmasis skrydis 1939 m. Maksimalus greitis – 521 km/h, pakilimo aukštis – 8800 m, skrydžio nuotolis – 1400 km. Ginkluotė – vienas 7,62 mm ŠKAS, trys – 12,7 mm UB kulkosvaidžiai, bombų įkrova – 600 kg. Pakabinti išorėje galima dar 400 kg

Kiti birželio 22-osios išvakarėse išskraidino 13 SB iš pulko į skraidymo mokyklą. Tiesa, pulke buvo likęs vyriausias „šeimininkas" pulko vadas majoras Skiba, tačiau tai nepadėjo pagerinti situacijos. Divizijos vado ataskaitoje, „Bendrosios žinios apie 57 MAD dalinių kovinę veiklą nuo 1941 m. birželio 22-osios iki liepos 30-osios" pulko vado veikla vertinama taip:

„54-asis Raudonosios žvaigždės BAP dirbo nepatenkinamai, pulko vadas majoras Skiba, jo pavaduotojas politiniams reikalams komisaras Ustimenka ir štabo viršininkas papulkininkis Pisakovas nesugebėjo tiksliai vadovauti eskadrilėms, aerodromuose nebuvo reikiamos tvarkos, pats mažai buvo prie lėktuvų (įdomi formuluotė – M. S.)... *Technikos atkūrimas ir remontas vyko lėtai ir tik smarkiai spaudžiant divizijos vadovybei. Persibazuodami pamiršdavo pasiimti būtiną turtą: bombų laikiklių užraktus, fotoaparatus ir kt.* (kaip bus atskleista vėliau, pulke „persibazuodami pamiršdavo" ne tik bombų laikiklius, bet ir bombonešius – M. S.). *Pulke sklandė nuomonė, kad skraidyti lėktuvu SB pavojinga, nes jį lengvai pasiveja priešo naikintuvai bei sunaikina zenitinė artilerija. Pulko vadovybė neryžtingai kovojo su šiomis nuotaikomis, o kai kada ir pati pakrikdavo...*" [66]

Šiaurės vakarų fronto 3-iojo skyriaus (karinė žvalgyba) viršininko, divizijos komisaro Babičiaus 1941 m. birželio 28 d. raporte Nr. 03 54 BAP vado veiksmai, kaip ir reikėjo tikėtis, įvertinti dar griežčiau:

„54 MBAP (mišrusis bombonešių aviacijos pulkas) vadas majoras Skiba koviniams išskridimams vadovauja blogai, aerodromuose nebūna, įsakymus perduoda iš blindažo, be jokių duomenų: „Eikite bombarduoti – taikinį susirasite patys". Į pastabą, kad be duomenų apie priešą galima subombarduoti ir savus, Skiba atsakė: „Aš nieko nežinau"... Pats Skiba į kovines užduotis neskrido, o jam skirtą lėktuvą perdavė kitam lakūnui. Jo padėjėjas majoras Leontjevas pasielgė lygiai taip pat. Prieš persibazuojant iš vieno aerodromo į kitą Skiba, turėdamas galimybę išvežti brangų kovinį turtą, jį palikdavo arba sunaikindavo..." [53]

Šiaurės vakarų fronto 3-ojo skyriaus (karinė žvalgyba) viršininkas divizijos komisaras NKVD generolas leitenantas I. Babičius. 1940 m. dirbo Pabaltijo karinės apygardos ypatingojo skyriaus viršininku.

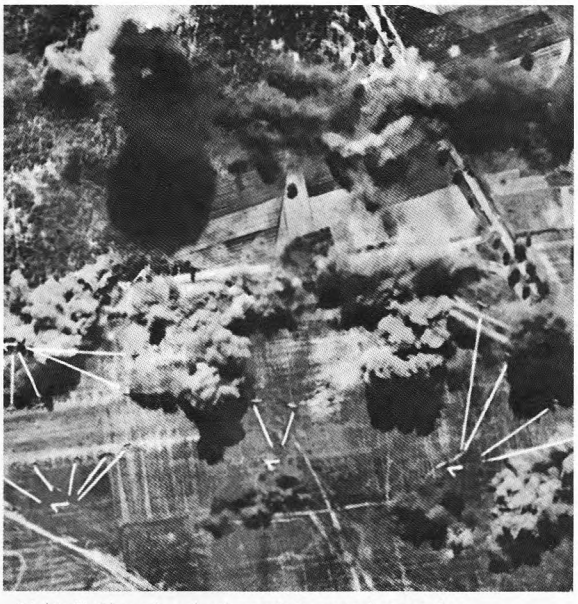
Sprendžiant iš 57 MAD štabo „Operatyvinės suvestinės Nr.1", sudarytos birželio 22-ąją ryte 10.00, po priešo bombonešių smūgių pulkas neprarado nė vieno kovos lėktuvo! Tai garantavo laiku įvykdytas pulko padalinių išskleidimas Kyviškių ir Kryžakų (dabar Kryžiokai, 30 km ryčiau Vilniaus) aerodromuose. Vokiečių iššvalgytame Parubankų (Vilniaus) aerodrome buvo sudaužytos tik ten paliktos, jau sugedusios mašinos. Kaip ir dauguma kitų Šiaurės vakarų fronto KOP bombonešių pulkų, ankstyvą rytą gautą įsakymą smogti objektams Rytų Prūsijos teritorijoje 54 BAP ignoravo arba jo negavo. Kovos veiksmus pulkas pradėjo tik praėjus 6 valandoms nuo karo pradžios.

57 MAD štabo „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 1" pranešama: *„10.20 54 BAP 10 lėktuvų pakilo į laukimo zoną, tolesnė jų užduotis – sekti paskui priešą „uodegoje" iki jo aerodromų ir juos bombarduoti. Operatyviniuose aerodromuose kovinės parengties yra trys eskadrilės su 19 lėktuvų".* [67]

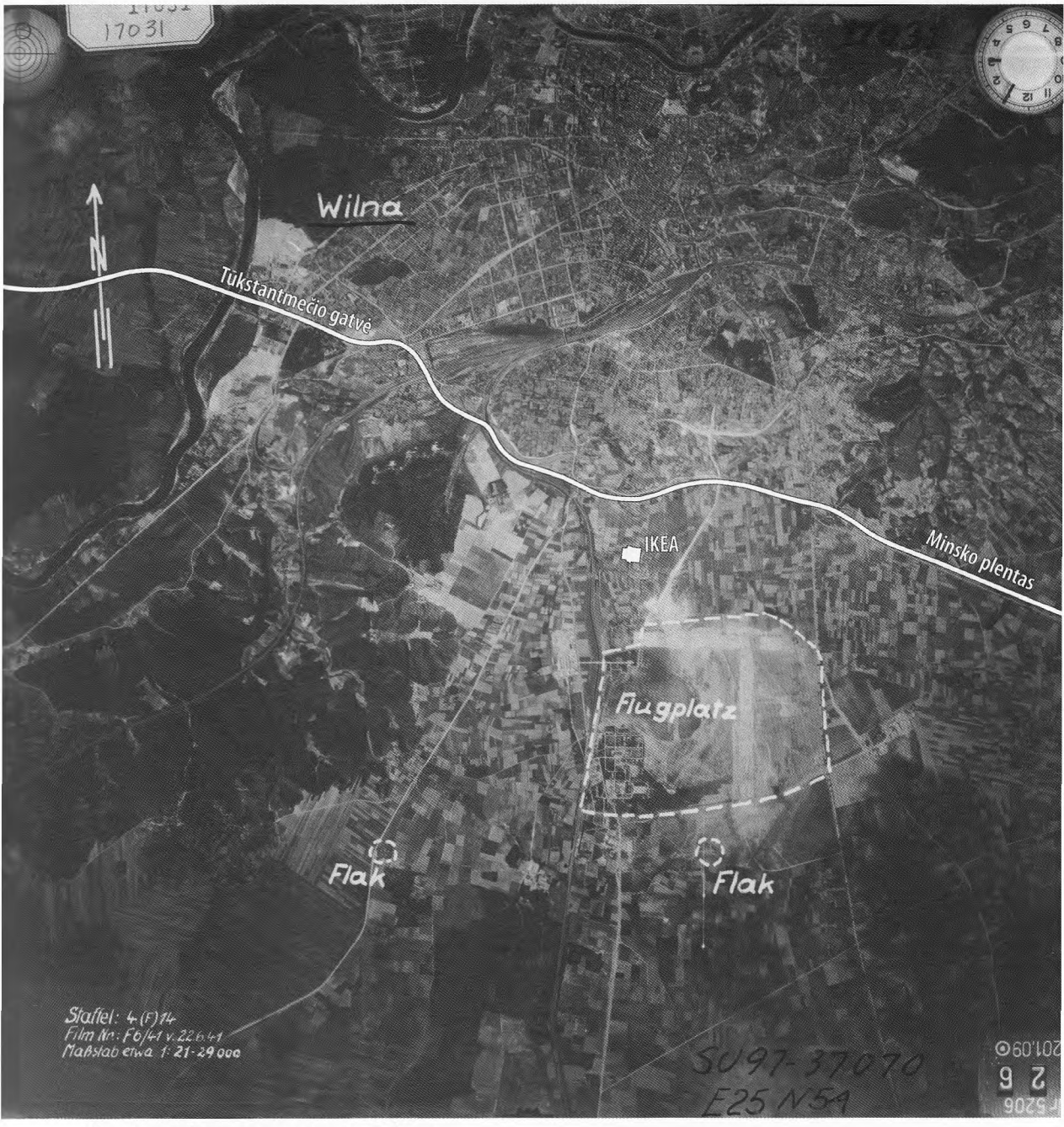
Kaip matome, 54 BAP bombonešių grupei iškeltas uždavinys žodis žodin pakartoja Rygos štabo pulkininko Raskazovo 8.40 nurodymus – *„masinių priešo aviacijos antskrydžių metu virš mūsų teritorijos pakelti į orą bombonešių aviaciją, sekti paskui priešą „uodegoje" iki jo aerodromų ir juos bombarduoti".* Tolesni įvykiai ne visai suprantami. Kaip rašo M. Timinas, *„be priedangos SB dešimtukas išskrido bombarduoti Gumbinės aerodromų... keletą kartų vokiečių naikintuvai atakavo mūsų grupę; dėl to 54-ojo MBAP 5-oji eskadrilė prarado tris SB ir jų ekipažus".* [40] Deja, šios versijos nepatvirtina kiti dokumentai. Daug panašesnis į tiesą bei atitinkantis 54 BAP bombonešių grupei iškeltą pradinį uždavinį atrodo įvykių aprašymas, anksčiau minėtas Šiaurės vakarų fronto 3-iojo skyriaus viršininko raporte: *„eskadrilė, ginkluota lėktuvais Ar-2 ir keturiais lėktuvais SB, 1,5 valandos laukė nurodymų ore* (arba pasirodant vokiečių lėktuvų, paskui kuriuos ir turėjo „sekti uodegoje " – M. S.), *kovinės užduoties atlikti negalėjo, nes ore ji gali skristi tik 3–4 valandas. Lėktuvai Ar-2 buvo priversti nutūpti savo aerodrome su bombomis, o SB grandis, išbuvusi ore 1,5 valandos ir išskridusi vykdyti kovinės užduoties, žuvo".*

Kad ir kaip būtų, tai, jog 54 BAP pirmajame koviniame išskridime prarado tris lėktuvus, nekelia abejonių. 11.40 dar viena 54 BAP 8 bombonešių grupė išskrido vėl be naikintuvų priedangos bombarduoti Rytų Prūsijos aerodromų. Šio išskridimo smulkmenos nežinomos. [40]

Birželio 23-iosios 24.00 57 MAD štabo koviniame pranešime Nr. 357 (taip dokumente) dviejų karo dienų 54 BAP nuostoliai aprašomi taip: *„2 lėktuvai numušti oro mūšyje, ekipažas gyvas, iššoko su parašiutais; 3 ekipažai dingo be žinios".* [68] Iš viso per dvi dienas ore prarasti 5 lėktuvai. Tačiau para anksčiau „fronto KOP Panevėžio štabo" „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 03/OP" pranešama, kad birželio 22-ąją 19.00 57 MAD daliniuose *„oro mūšiuose numušti ir sugadinti 10 SB.* Be to, nurodoma, tarsi 54-oji BAP vis dar bazuojasi Kyviškių aerodrome. [69] Beje, 2 valandom anksčiau – 17.00 paskelbtoje Rygos štabo „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 01/OP" nieko nesakoma apie 54



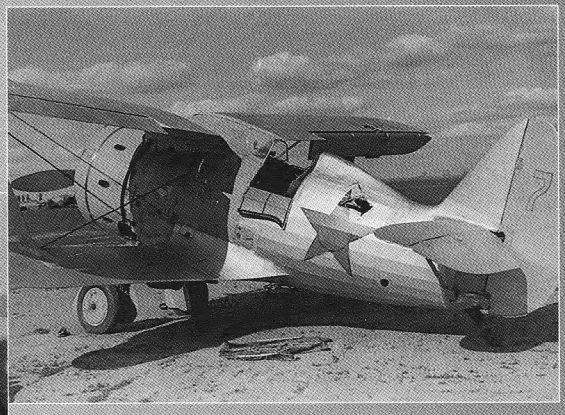
Vokiečiai bombarduoja sovietų aerodromą. Pro dūmus matyti palikti (pažymėti rodyklėmis) lėktuvai.



Vilniaus aerodromo aeronuotrauka, padaryta vokiečių žvalgybos lėktuvo. Aeronuotraukoje pažymėtas aerodromas ir dvi priešlėktuvinės baterijos, galima įžvelgti aerodrome išrikiuotus lėktuvus. 1941 metų birželio 22 d.
Orientyrai: pažymėti šiuolaikiniai objektai Tūkstantmečio gatvė, Minsko plentas, IKEA.

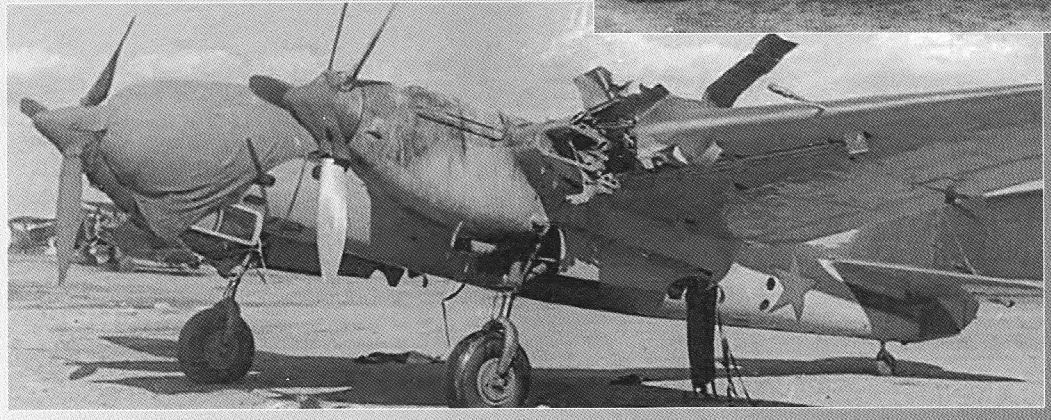
Vilniaus aerodromo aeronuotrauka, padaryta vokiečių žvalgybinio lėktuvo. Puikiai matyti pakilimo takas ir bombų išmuštos duobės.

Vilniaus aerodrome traukiantis palikta sovietų karinė technika. 1941 m.



„Čaika".

Greitasis bombonešis SB-2M.



Vokiečių žvalgybos lėktuvo padaryta Daugpilio aerofotonuotrauka.

Daugpilio aerodromuose sovietų palikti lėktuvai.

Sovietų lėktuvas Il-2 ir eskadrilės lakūnai viename Daugpilio aerodromų.

BAP kovos veiksmus, o pulko dislokacijos vieta nurodoma dviejuose aerodromuose – Vilniaus, beje, šiuo pavadinimu suvestinės sudarytojas galėjo įvardyti visus tris Vilniaus aeromazgo ir Liksnos aerodromus. [70]

Liksna – tai jau už Dauguvos, 200 km šiauriau Vilniaus. Birželio 23-iosios vakare visas 54 BAP personalas jau buvo šiame aerodrome, tiesa, „visas personalas" sumažėjo nuo 55 iki 27 bombonešių – 21 SB ir 6 Ar-2. Jeigu tikėsime koviniu pranešimu su keistu numeriu 357, 23 lėktuvus – 17 SB ir 6 Ar-2 *„priešas sunaikino aerodrome"*. Kur ir kada tai įvyko – klausimas labai sudėtingas. Kaip jau anksčiau pasakyta, birželio 22-osios ryte nė vienas 54 BAP lėktuvas žemėje nebuvo prarastas. Daug vėliau sudarytoje 1941 m. spalio 10-osios ataskaitoje „57 MAD kovinės veiklos nuo 1941 m. birželio 22-osios iki 1941 m. rugsėjo 23-iosios rezultatai" išvardijami visi aerodromai, kuriuose bazavosi divizijos daliniai, bei nurodomas priešo antskrydžių skaičius prieš kiekvieną iš jų. Iš viso tokių buvo 73. Kyviškių ir Kryžiokų aerodromai šiame sąraše neminimi. [150] Lieka spėti, kad 23 bombonešiai buvo prarasti žemėje ir dėl to priešas nekaltas... Ir toliau šio pulko nuostoliai rekordiniai – prieš išvedant liepos 9-ąją–10-ąją 54 BAP performuoti jo rikiuotėje buvo likęs vienas vienintelis SB. [167]

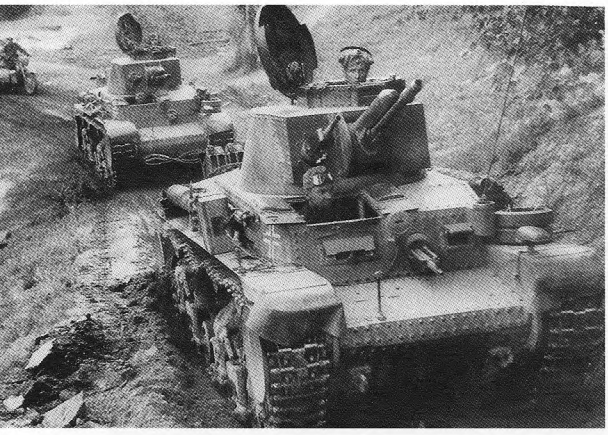
Dabar į lentelę įrašysime duomenis ir atliksime pačius paprasčiausius, t.y. aritmetinius, veiksmus.

Šiaurės vakarų fronto KOP bombonešių pulkų veiksmai pirmąją karo dieną (žr. 2 lentelę)

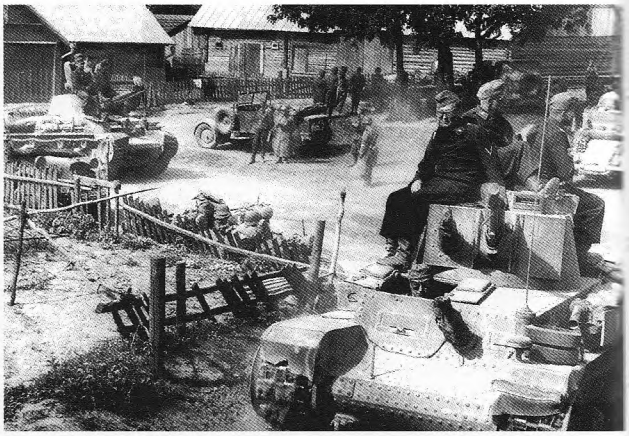
	5–9 val.	10–14 val.	14–19 val.	Iš viso	Bombų svoris, kg
4 MAD 35 BAP	---	---	---	---	
63 BAP					
50 BAP			24 l i., 1+	24 l i., 1+	15600
6 MAD 31 BAP		38 l i., 0+	75 l i., 3+	75 l i., 3+	38150
40 BAP		27 l i.,.....0+	55 l i., 11+	55 l/s, 11+	?+?
7 MAD 9 BAP	25 l i., 3+		18 l i., 2+	43 l i., 5+	13200+?
46 BAP	18 l i., 12+			18 l i.,....12+	9000
57 MAD, 54 BAP		12 (?) l i., 5+		12 (?) l i., 5+	?
Iš viso	43 l i., 15+		107 l i., 17+	227 l i., 37+	Daugiau kaip 115000

Pastabos: pirmasis skaičius: lėktuvų išskridimai, antrasis, su ženklu (+), skaičius: numuštų arba smarkiai sugadintų lėktuvų skaičius.„Jungtinės kapitono Lavrencovo grupės" veiksmai įtraukti į 40 BAP eilutę.

227 išskridimai, daugiau nei 115 tonų bombų per vieną dieną. Absoliutus 1941 metų birželio sovietų fronto aviacijos bombonešių rekordas. „Kaimyno iš kairės" – Vakarų fronto KOP – bombonešiai birželio 22-ąją atliko ne daugiau kaip 200 išskridimų. Pietvakarių fronto aviacijos bombonešiai pirmąją karo dieną atliko tik 34 išskridimus. Pietų fronto kovinis pikas pasiektas birželio 26-ąją, tada bombonešiai atliko 151 skrydį ir numetė 60 tonų bombų. Ekstrapoliuojant žinomus bombų įkrovų duomenis 142 iš visų 227 išskridimų, galima daryti išvadas, kad iš viso ant priešo buvo numesta dau-



Vokiečių 6-osios tankų divizijos tankai PzKpfw.35 žygyje. Lietuva. 1941 m. birželis.



Tankai PzKpfw.35 Lietuvos kaime. 1941 m. birželis.

giau nei tūkstantis 100 kg sveriančių bombų. Ir tai dar ne viskas. Pirmąją karo dieną Suvalkų, Kalvarijos rajonuose veikė ir tolimoji aviacija – 3-iasis tolimojo veikimo aviacijos bombonešių korpusas bei Vakarų fronto KOP 12 BAD daliniai.

Pagal M. Timino skaičiavimus į vermachto 4-osios ir 3-iosios tankų grupių puolimo rajonus – Tilžė, Tauragė, Suvalkai ir Alytus – iš viso buvo atlikti 352 sovietų bombonešių išskridimai. [40]

Daugiau nei tūkstantis fugasinių bombų nukrito ant 4-osios ir 3-iosios tankų grupių, t.y. didžiulės trofėjinių prancūziškų sunkvežimių, belgiškų autobusų, olandiškų duonos furgonų, vokiečių motociklininkų, nuo pirmosios skeveldros kibirkšties užsidegančių benzinvežių santalkos... Taip, buvo šiose kolonose ir tankų – beveik visi, jeigu tiksliai, 1272 iš 1544 – lengvieji, sveriantys iki 10 tonų Pz-I, Pz-II, Pz-35(t), Pz-38(t). Nuo šalia sprogusios 250 kg sveriančios fugasinės tokia smulkmė, argi tai tankas?, turėjo iširti per suvirinimo siūles...

Kur vokiečių tankų junginių vadų memuarai, kuriuose patikėtos kariuomenės sutriuškinimas aiškinamas tuo, kad „priešo aviacija sunaikino visų pulkų užnugarį ir likę be degalų bei šaudmenų tankistai turėjo išsisklaidyti po miškus“?

Kur Vakarų istorikų darbai, kuriuose tvirtu tonu, be jokio šešėlio abejonės sakoma, kad „nepakankama kariuomenės priešlėktuvinė gynyba, trūkstant būtinos naikintuvų priedangos, leido priešo aviacijai sutriuškinti mechanizuotuosius junginius šiems junginiams dar tik artėjant į pradinius kovos rajonus?“

Ogi niekur. Manšteino memuaruose, 1941 m. birželį jis vadovavo 4-osios tankų grupės korpusui, nė karto nėra paminėti sovietų aviacijos veiksmai. Tiesiog nė vieno žodžio. O juk proveržiui nuo sienos iki Daugpilio jo memuaruose skirtas visas skyrius – „Tankų reidas“. Pirmą kartą sovietų bombonešių antskrydžiai Manšteino memuaruose paminimi tik aprašant birželio 30-osios kovos veiksmus, jau forsavus Dauguvą.

4-osios tankų grupės vadas E. Manšteinas ir 3-iosios tankų grupės vadas H. Hotas (*H. Hoth*)

H. Guderianas (*H. Guderian*) ir H. Hotas.

3-iosios tankų grupės vado Hermano Hoto memuaruose keletas žodžių apie aptariamą klausimą yra. Štai jie visi iki vieno: *„Tankų ir aviacijos veiksmų nebuvo. Oro žvalgyba, vykusi giedru oru, jokio priešo judėjimo ryčiau Nemuno nepastebėjo“.* Taip Gotas aprašo pirmosios karo dienos įvykius. Paskui: *„Po didžiulio laimėjimo, pasiekto pirmąją puolimo dieną, antrosios dienos įvykiai nepateisino lūkesčių; priežastis – ne priešo veiksmai ir ne mūsų vadovybės bei kariuomenės klaidos, o problemos dėl būtinos įveikti vietovės...“* Apie triuškinančius priešo aviacijos smūgius, kaip ir pirma – nė vieno žodžio. Tiesa, netiesioginis sovietų KOP veiksmų įvertinimas atsiranda po keleto puslapių: *„Antrosios puolimo dienos vakare... grupės vadas įsakė sustabdyti 8-ojo aviacijos korpuso mašinų koloną ir patraukti ją nuo kelio, skirto tankams judėti... Jeigu priešas turėtų stiprią aviaciją, tada reikėtų priimti kitą sprendimą“.* [71]

Norint susidaryti visą vaizdą, dar būtina patikslinti „mastų faktorių“. Birželio 22-osios antroje pusėje Alytaus rajone 20-oji ir 7-oji vokiečių tankų divizijos stojo į kovą su išblaškytais sovietų 5-osios tankų divizijos padaliniais. Buvo prarasta 11 tankų, iš jų vadinamieji keturi „sunkieji“, taip vermachtas vadino vidutinįjį tanką Pz-IV. Šis epizodas 3-iosios tankų grupės štabo telegramoje „Centro“ armijų grupės vadovybei buvo apibūdintas kaip *„didžiausias tankų mūšis šiuo karo laikotarpiu“.* [72] Jeigu 11 tankų praradimas sukėlė tokią audringą reakciją, vargu ar keleto dešimčių kovos mašinų praradimas po sovietų aviacijos smūgių būtų likęs nepastebėtas...

Degantis Alytus. 1941 m. birželis.

Pamuštas sovietų tankas BT-7.
Lietuva, 1941 m. birželis.

Prie Alytaus pamuštas BT-7, tolumoje
PzKw IV. 1941 m. birželis.

Vokiečių tankas Pz-IV netoli Alytaus.
Tankas tempia papildomą kuro
talpyklą Lietuva. 1941 m. birželis.

Netoli Alytaus pakelėje degantis
sovietų tankas T-34. 1941 m.

Kaip susieti Šiaurės vakarų fronto KOP štabų ataskaitas su asmeniniais vermachto vadų įspūdžiais? Tiksliau pasakius, tokių neradus? Jokio atsakymo į šį klausimą nematyti. Menka paguoda, kad, konstatuodama faktą, sovietų istoriografija iš viso atsisako matyti net patį klausimą. Galime skirti tris momentus, bet jie vis tiek neišsprendžia problemos.

Pirma, kokio nors didesnio efekto ir nereikėjo tikėtis. Sutriuškinti tankų diviziją iš oro pavyko išimtinai sovietų „istorikams", be to, būtent tik per 1941 metų įvykius ir tik sovietų fronto pusėje. Realus to meto aviacijos ginkluotės efektyvumas buvo labai mažas. Taiklus bombų mėtymas į taškinį taikinį iš „horizontaliojo" bombonešio praktiškai neįmanomas ir pataikyti buvo galima tik atsitiktinai. Visa tai kompensuoti buvo galima tik dideliu išskridimų ir numestų bombų skaičiusmi. Norint, kad dvi vermachto tankų grupės patirtų juntamų nuostolių, o tai turėtų būti apie 15–20 tūkst. įvairios technikos priemonių – nuo motociklo iki tanko imtinai, Šiaurės vakarų fronto KOP bombonešių išskridimų skaičių reikėjo padidinti bent dvigubai!

Antra, niekas nepatvirtina, kad bombardavimo objektais tapo būtent vermachto divizijų tankų ir technikos kolonos. Iš tiesų negalima suprasti, ką iš tikro bombardavo Šiaurės vakarų fronto KOP bombonešiai birželio 22-osios antroje pusėje – vokiečių tankistai tuo metu jau buvo užėmę Alytų ir kėlėsi į rytinį Nemuno krantą.

Trečia, bombardavimas iš vidutinio, dažniausiai iš 2–3 km, aukščio jau pačioje pradžioje reiškė, kad dauguma numestų bombų nukris tuščiame lauke. „Gailestingas" prieškario kovinis parengimas, vieno ekipažo 3–4 mokomieji bombų mėtymai per mėnesį, taip pat neugdė gebėjimų veikti efektyviai. Taip buvo galima bombarduoti Vyborgą ir Helsinkį, tačiau tik ne ryžtingai, veržliai į rytus važiuojančius vokiečių motorizuotuosius korpusus.

Vokiečių kariuomenės kolona netoli Alytaus. 7-oji šarvuočių ir tankų divizija. 1941 m. birželis.

Baigdamas šį skyrių, noriu tik priminti, kad pačios sąvokos „daug“, „mažai“ yra sąlyginės. Žiūrint ką ir su kuo lyginsime. 1941 m. birželio 22-ąją Šiaurės vakarų fronto KOP bombonešių išskridimų skaičių, lyginant su kitų frontų aviacijos veikla, būtina pripažinti, kad atlikta „daug išskridimų“. Jeigu lyginsime su „auštančios birželio 22-osios pasienio apygardų aviacijos“ vėlesniu mitu, reikėtų sakyti – labai daug. Jeigu lyginsime su priešo bombonešių aviacijos aktyvumu, galima sakyti, kad santykis beveik lygus.

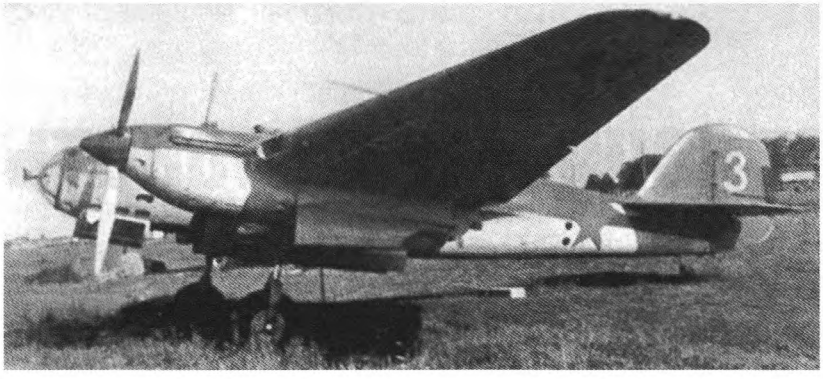
Viskas keičiasi, jeigu „atskaitos tašku“ imsime potencialias grupuotės galimybes ir prieškarinius jos panaudojimo planus. Grįždami prie 1 ir 2 lentelių, matome, kad iš aštuonių bombonešių pulkų, tik viename, pulkininko Dobyšo 31 BAP, kovinių išskridimų skaičius smarkiai – 1,5 karto – viršijo tvarkingų lėktuvų skaičių. Pasirodo, iš viso fronto KOP grupuotėje skrydžių skaičius buvo 1,5 karto mažesnis nei kovai parengtų bombonešių skaičius. O juk tai birželio 22-oji, kai per parą šviesu 18 valandų, kai nuo bazavimosi aerodromo iki vokiečių tankų kolonų skristi tenka ne daugiau kaip 40–50 minučių. Pirmosios karo dienos kovos veiksmuose keturi pulkai iš viso nedalyvavo arba apsiribojo minimaliu indėliu sprendžiant bendrą uždavinį. Beje, yra dar vienas atskaitos taškas, su kuriuo lyginant birželio 22-ąją Šiaurės vakarų fronto bombonešių aviacija veikė puikiai, tai visos likusios 1941 metų birželio mėnesio dienos.

Vieno sovietų naikintuvų pulko lakūnai pokštauja priešais fotografo kamerą.

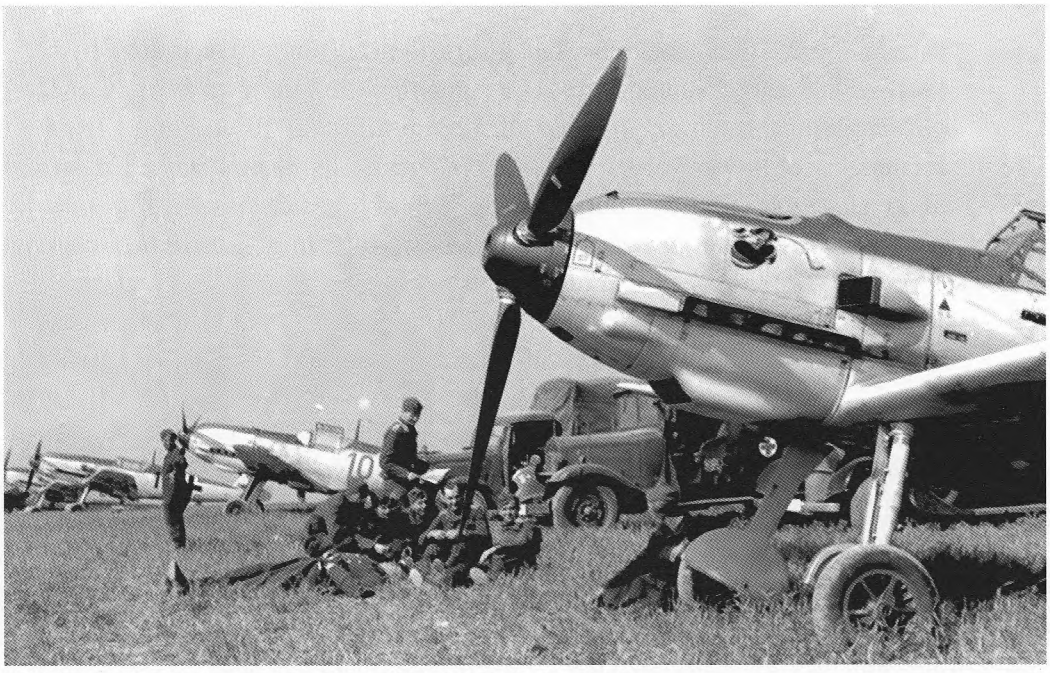
Sovietų lakūnai stebi besileidžiantį naikintuvą I-16.

2.4. BUDRIAI SNAUDŽIANČIUOSE AERODROMUOSE

Šiaurės vakarų fronto KOP bombonešių aviacija pirmąją karo dieną ore prarado 37 lėktuvus, kurie buvo priversti nutūpti arba numušti, o tai sudarė 16% visų kovinių išskridimų arba 11% tvarkingų bombonešių pradinio skaičiaus. Nuostoliai labai dideli, tačiau, lyginant Antrojo pasaulinio karo oro mūšius, ne rekordiniai. Ko gera, nuostoliai galėjo būti dar mažesni, jeigu bombonešių veiksmus būtų patikimai dengę naikintuvai, juk priešo naikintuvai numušė net 25 iš 37 prarastų SB ir Ar-2.



Sovietų dviejų variklių pikiriuojamasis bombonešis Ar-2. Šis 33-iojo pulko lėktuvas traukiantis buvo paliktas sovietų aerodrome.



Vokiečių JG-54 3-iosios eskadrilės lėktuvai Me-109 lauko aerodrome.

Kur buvo ir ką tą dieną veikė didžiulė, ne mažesnė nei 530 tvarkingų naikintuvų turinti, t.y. vidutiniškai 1,5 naikintuvo 1 bombonešiui, Šiaurės vakarų fronto naikintuvų aviacija? Versiją, kad „naikintuvai buvo įtraukti į aršius oro mūšius virš aerodromų ir negalėjo pridengti savo bombonešių veiksmų", tenka iš karto atmesti. 1941 m. birželio 22 d. liuftvafės 1-asis oro laivynas, lyginant su kitais Rytų fronto ruožais, patyrė pačių mažiausių nuostolių. Negrįžtamai buvo prarastas 1 (vienas) naikintuvas ir 2 (du) bombonešiai. Visa tai, net įskaičius sugadintus 1-ojo oro laivyno 2 naikintuvus ir 3 bombonešius, kurių pažeidimai pagal vokiečių apskaitos sistemą buvo menkesni nei 60%, ir bent du 2-ojo oro laivyno Me-109 iš III/JG-53, kurie buvo numušti oro mūšiuose virš Lietuvos, kalbėti apie „aršius oro mūšius", dalyvaujant penkiems šimtams raudonžvaigždžių naikintuvų, matyt, neverta...

8 MAD (mišrioji aviacijos divizija)

Šiaurės vakarų fronto naikintuvų aviacijos pagrindine smogiamąja jėga turėjo tapti 8 MAD. Ši divizija, nors ir vadinta „mišriąja", buvo sudaryta iš keturių „senų" kadrinių 15 NAP ir 31 NAP bei naujų formuojamų 236-ojo ir 240-ojo naikintuvų pulkų ir vieno 61 ŠAP (šturmo aviacijos pulko), kuris buvo ginkluotas pagal numatytas personalo ir technikos normas naikintuvais I-153. Be to, reikia pažymėti, pačių naujausiųjų gamybinių serijų. Vieno iš seniausių SSRS KOP 15 NAP visas personalas dalyvavo Žiemos kare prieš Suomiją, dauguma pulko lakūnų turėjo karinių kovų patirties Ispanijoje ir

Kauno aerodromas iš lėktuvo skrydžio.

Kinijoje. Vieni iš pirmųjų, dar 1941 m. sausį, 15-asis ir 31-asis pulkai pradėti perginkluoti naujais „migais“.* Net nekreipiant dėmesio į du formuojamus pulkus, neskaičiuojant daugybės pasenusių I-15, kuriais buvo užgriozdinti 8 MAD aerodromai, divizija turėjo 100 „migų“, 76 „Čaikas“ ir 25 „išakus“. Beje, tai – pagal pačius kukliausius vertinimus, daugelyje dokumentų ir tyrimų pateikiami daug didesni skaičiai.

Buvo kuo kovoti, netrūko ir kovotojų – divizijoje pagal fronto KOP, divizijų ir pulkų štabų ataskaitas bei suvestines buvo nuo 130 iki 160 lakūnų.

Divizija buvo išskleista fronto KOP centre, Kauno, Karmėlavos, Kėdainių ruože ir panašiai vienodu atstumu nutolusi nuo dviejų pagrindinių Šiaurės vakarų bombonešių taikinių – Tilžės ir Suvalkų rajonų. Beje, šis atstumas neviršijo 150 km, o tai teoriškai leido bet kuriam naikintuvui lydėti bombonešius visu maršrutu iki pat taikinio. Visus būtinus įsakymus 15 NAP ir 31 NAP gavo ne vėliau kaip birželio 22-osios 11 valandą. Tačiau tai, kas numatyta įsakymuose ir prieškario statutuose, nebuvo įvykdyta ir Šiaurės vakarų fronto bombonešiai liko be priedangos.

Tačiau paprastai, paimti atitinkamų štabų dokumentus ir tiesiog perskaityti realias aplinkybes ir priežastis, dėl ko buvo sutriuškinta 8 MAD, neįmanoma.

Kauno aerodrome palikti sovietų lėktuvai. 1941 m.

* Būtent su 8 MAD susijęs žinomas tragiškas epizodas: 1941 m. balandžio 10-ąją 31-ajame naikintuvų aviacijos pulke buvo pakelta grandis – trys MiG-3 norint perimti aukštai skrendantį vokiečių žvalgą, pažeidusį sieną į vakarus nuo Kauno. Dideliame aukštyje, t. y. esant dideliam atakos kampui, pilotuojant aikštingus ir sunkiai valdomus „migus“, visi trys naikintuvai pateko į suktuką. Nepataisomai buvo sudaužyti du lėktuvai ir žuvo jaunesnysis leitenantas Jevtušenka.

Kauno aerodrome palikti sovietų aviacijos 31-ojo pulko lėktuvai. Greta naikintuvų I-16 ir naujieji MiG-1, bombonešiai SB-2M, Ar-2.

Vokiečių karys pozuoja prie 31-ojo NAP pulko palikto 5-ojo tipo naikintuvo I-16. 1941m.

8 MAD štabo operatyvinė suvestinė numeris „vienas" atsiranda tik... birželio 25-osios 10 valandą vakaro! [73] 8 MAD vado įsakymas numeris 01 datuotas birželio 26-ąją (dvidešimt šeštąją), o jo pavadinimas labai iškalbingas: *„Dėl priemonių surenkant, atkuriant ir telkiant 8 aviacijos divizijos dalinius ir rengiant ją kovai"*. Vienoje iš tokių „priemonių" pulkininkas Guščinas reikalauja *„ypač griežtai kovoti su nepatvirtintais gandais, sėjančiais paniką, tam panaudoti net ginklą"*. [74]

Tiesos dėlei reikia pasakyti, kad yra dar vienas 8 MAD vado „kovinis nurodymas" (be numerio), pasirašytas birželio 25-ąją 23.30. [75] Jeigu tikėsime dokumentu, 8 MAD štabas tuo metu buvo Platonės aerodrome, esančiame 165 km šiauriau nei prieškario dislokacijoje Kaune. Pirmoji iš turimų 31 NAP štabo operatyvinių suvestinių be numerio, bet su nurodytu išsiuntimo Nr. 01 sudaryta birželio 26-ąją 17.00, nors tuo metu pulkas jau buvo persibazavęs į Rygos aerodromą. [76] Birželio 22-osios, 23-iosios, 24-osios dienų kovinių dokumentų aptikti nepavyko.

Informacinis vakuumas neišvengiamai užpildomas spėliojimais, o šie klusniai atveda prie sovietų agitacinio propagandinio štampo: „Viskas buvo nepatikima, sugedę ir sudaužyta, o istorija mums suteikė pernelyg mažai laiko". Taip, dabar jau tolimais 1994 metais Igoris Guliasas išspausdino didžiulį straipsnį, pavadintą „Sovietų lakūnų pergalės pirmąją karo dieną". [77] Straipsnis buvo smulki ir puiki žurnalų straipsnių bei sovietų laikų atsiminimų kompiliacija. Tuo metu jį galima buvo laikyti vienu iš geriausių tokių.. Vėlesniais metais I. Guliaso rašinys buvo negailestingai cituojamas ir perrašinėjamas, ne visada su kabutėmis ir nurodant autorių. Pasakojant apie 31 NAP kovos veiksmus ten rašoma taip: *„31 NAP vadovavo Putivka, pulke buvo 37 „migai", tačiau 24 iš jų tą rytą, pasirodo, buvo sugedę. Matyt, todėl pulko vadas vienui vienas ir kovojo su 6–7 priešo lėktuvais"*.

Viena, kas nenuneigiamai atitinka realybę, tai pulko vado pavardė. 31 NAP iš tikro vadovavo kovų Ispanijoje veteranas, apdovanotas dviem Raudonosios Žvaigždės ordinais majoras P. Putivka. Pirmiausia nustebina net keista aritmetika, pagal kurią 37 – 24 = 1. Į šį paradoksą atkreipiau dėmesį dar pačiame pirmame „Aerodromų" leidime. [78] Pats Guliasas po anksčiau pateikta fraze pateikia nuorodą į šaltinį – tai 1989 m. žinomo karinio istorinio žurnalo „Pirmosios karo dienos dokumentuose" publikacija. Jame tarp kitų dokumentų buvo išspausdintas ir Šiaurės vakarų fronto politinės propagandos valdybos viršininko brigados komisaro Riabčevo raportas.

Raportas datuotas birželio 23-iąja, nors tekste yra žodžiai *„fronto KOP jau dvi dienas kovojo"*, ir konstatuojama, kad *„persibazuojant daugybę lėktuvų patys lakūnai ir techninių personalas tiesiog paliko aerodromuose arba sunaikino"*. Matyt, tikroji dokumento sudarymo data buvo daug vėlesnė, o tai liudija, kad draugas Riabčevas blogai orientavosi toje situacijoje.

Štai jis praneša, kad *„politinės propagandos valdybos instruktorius pasiųstas į Vilno [Vilnių] padėti civilinėms organizacijoms likviduoti banditų grupes"*. Ima noras tikėti, kad šio įsakymo vykdytojas negavo, nes birželio 24-osios ryte partijos instruktorius Vilniuje nebūtų radęs nė vienos „civilinės organizacijos", bet būtinai būtų sutikęs miestiečių minią su gėlėmis pasitinkančią vokiečių 7-ąją tankų diviziją. Visai nesuprantama, kas brigados generolui galėjo papasakoti apie tai, kad *„juntamas didelis deguonies stygius skrendant dideliame aukštyje"*, nes vokiečių lėktuvai skutamuoju skridimu nuolat bombardavo ir apšaudė atsitraukiančią sovietų kariuomenę. Ir iš visų priežasčių, neleidusių jiems pasipriešinti, menkiausia galėjo būti ši – *„juntamas didelis deguonies stygius skrendant dideliame aukštyje"*.

Tiesa, mūsų tyrimui svarbiau kita: jokių pasakojimų apie „24 sugedusius „migus" iš 37 Riabčevo raporte nėra. Ten, pateikiant beveik pažodžiui, parašyta: *„Mūsų lakūnai be jokios baimės stoja į kovą su priešu. 61-ojo aviacijos pulko* (ko gera, kalbama apie 8 MAD 61 ŠAP – M. S.) *vadas Andreičenka, 31-ojo aviacijos pulko vadas Putivka vienui vieni stojo į kovą su 6–7 priešo lėktuvais"*. [79]

Net paprastas klausimas, kiek „migų" iš tikro buvo birželio 22-ąją 31 NAP, visam laikui liks neatskleista istorijos paslaptis 1941 m. birželio 1 d. jų buvo 54, be to, sugedę tik 7. [25] Monografijoje, skirtoje MiG-3 sukurti bei naudoti kovai, atitinkamuose puslapiuose galime perskaityti, kad *„31 NAP prarado visus birželio 22-ąją turėtus 63 „migus"*, taip pat: *„Karo pradžioje 31 NAP padaliniai buvo dislokuoti: tik 3 eskadrilės liko Kaune – 13 MiG-3 ir 18 I-16, o trys kitos – 39 MiG-1/MiG-3 ir 2 I-16 persibazavo į Karmėlavą.* Taigi iš viso gauname 52 „migus". [80] Ataskaitoje „Apie 31 NAP kovinę veiklą nuo 1941 m. birželio 22-osios iki birželio 29-osios" [81] sakoma, kad birželio 29-ąją *„subombardavus ir apšaudžius priešui, žemėje sunaikinti 37 lėktuvai MiG"* ir dar trys „migai", iš jų vienas sugedęs liko rikiuotėje. Sudėjus gauname 40, todėl negalima atmesti prielaidos, kad, be 37 naikintuvų, sunaikintų žemėje, keletas vis dėlto buvo prarasta ore.

Iš daugybės vienas kitam prieštaraujančių dokumentų ypatingo dėmesio nusipelno archyve išlikusioje byloje „8 MAD štabo operatyvinės suvestinės" pažyma apie 31 NAP kovinius išskridimus nuo birželio 22-osios iki birželio 29-osios, kurią pats pasirašo daugybę kartų anksčiau minėtas majoras Putivka bei pulko štabo viršininkas kapitonas Sergejevas. [82] Skaičių seka labai iškalbinga: 120, 8, 15, 12, 23, 8, 12, 8. Kaip matome, majoras Putivka savo parašu patvirtina, kad birželio 22-ąją jis kariavo visai ne vienut vienutėlis, o jam patikėtas aviacijos pulkas atliko 120 kovinių išskridimų, t.y. apie 2–3 išskridimus vienam tvarkingam lėktuvui – visais atžvilgiais puikus rodiklis. Vėliau pulkui nutiko kažkas negera, ir jau kitą dieną, birželio 23-iąją, išskridimų skaičius sumažėja lygiai 15 kartų!

Dabar į 31 NAP kovinių išskridimų skaičių – 120 pažvelgsime kitu kampu. Patruliuodamas kreiseriniu greičiu naikintuvas I-16 arba MiG-3 ore galėjo išbūti 1–1,5 valandos, tai minimumas ir be jokių papildomų bakų. Tačiau net tada, jeigu skirsime daug kukliau – vos 45 minutes vienam išskridimui, bendras jų skaičius turėtų sudaryti apie 90 valandų. Kitais žodžiais pasakius, nuo 4 valandos ryto iki 10 valandos vakaro ore vienu metu turėjo būti ne mažiau kaip penki 31 NAP naikintuvai, o jei įsakymų lydėti savo bombonešius jie nevykdė, tai lieka spėti, kad bent jau savus aerodromus pulkas nuolat dengė iš oro.

Stulbinantys skaičiai, tačiau dėl 15 NAP dar įdomiau. Jeigu patikėsime raportu „15 NAP kovos veiksmai iki 1941 m. birželio 27-osios", kurį pasirašė pulko vadas majoras Bobrikovas ir štabo viršininkas majoras Lovkovas, pirmąją karo dieną 15 NAP atliko 202 (du šimtus du) kovinius išskridimus! Kaip buvo atskleista ankstesniame skyriuje, viso fronto aviacijos visi bombonešiai atliko 227 išskridimus; tada galime sakyti, kad vienui vienas 15 naikintuvų pulkas galėjo pridengti visą frontą santykiu 1:1. Galėjo, bet nepridengė.

Sprendžiant iš pulko vado ataskaitos, 15 NAP aktyviai kovojo su priešo bombonešiais, birželio 22-ąją nurodyta, kad numušti trys bombonešiai „Junkers" Ju-88, penki „žvalgai", beje, šie žvalgai identifikuoti kaip „Heinkel" He-111. Deja, šio tipo lėktuvų nebuvo nei 2-ojo oro laivyno aviacijos daliniuose, kurie kovėsi oro mūšiuose virš pietų Lietuvos, nei liuftvafės 1-ojo oro laivyno bombonešių grupėse... Ir net mini numušę vieną naikintuvą Me-109. [83]

Jeigu tikėsime ataskaita, tai pirmoji karo diena 15 NAP buvo visiškai sėkminga, tačiau keista, kad jau kitą dieną pulko išskridimų skaičius sumažėja nuo 202 iki 24, o techniko nuostolių sąraše išvardyta:

8 MiG-3 sunaikinti Kauno aerodrome
11 MiG-3 sudeginti evakuacijos iš Kauno metu
13 MiG-3 liko Pociūnų aerodrome
6 I-16 sunaikinti Kauno aerodrome
3 I-153 Kauno aerodrome sunaikino priešas
1 I-153 sudegintas Kauno aerodrome [84]

31-ojo NAP 5-ojo tipo naikintuvas I-16 sudegęs sovietų aerodrome. 1941 m.

Sovietų lėktuvas paliktas aerodrome.1941 m.

Keista ir tai, kad Šiaurės vakarų fronto KOP štabo kombrigo Krupino Panevėžio „miško štabo" „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 03" 15 NAP dislokacijos aerodromu nurodomi 130 km šiauriau Kauno–Pociūnų rajono esantys Gruzdžiai. [85]

Toliau – dar giliau, kitą dieną abu naikintuvų pulkai, kaip ir 8 MAD štabas, dingo. Fronto KOP štabo birželio 23-iosios 18.00 „Operatyvinė suvestinė Nr. 5": *„iš 8 MAD duomenų negauta, nes nėra ryšio.... Apie dalinių dislokaciją pranešimas iš 8 MAD negautas"*. [86] Birželio 24-osios 8.00 Šiaurės vakarų fronto KOP pulkininko Raskazovo „Rygos štabo" „Operatyvinė suvestinė Nr. 03": *„Nėra ryšio su 8 MAD ir jos daliniais, 8 MAD dislokacijos vietos nustatyti nepavyko"*. [87] Fronto KOP štabo birželio 24-osios 18.00 „Operatyvinė suvestinė Nr. 06": *„8 MAD. 61 ŠAP vykdė žvalgybą rajonuose... Atlikti 3 išskridimai* (t.y. aviacijos pulkas tapo mažai aktyvia grandimi – M. S.). *Oro mūšiuose nedalyvavo, nuostolių nėra. Apie kitų* [divizijos] *dalinių veiksmus duomenų nėra"*. [88] Tokiais atvejais sausumos kariuomenė skųsdavosi, kad „nėra radijo ryšio priemonių"*, kad vokiečių diversantai, vienu metu nupjovė visus laidus. Tačiau kur dingo naikintuvų aviacijos divizija, kurios lėktuvai iš bet kurio kairiojo Dauguvos kranto aerodromo vos per 30–40 minučių galėjo nuskristi iki fronto KOP štabo Panevėžyje arba Rygoje?

* Net sutriuškinti ir patyrę didžiulių technikos nuostolių 1941 m. rugsėjo 3 d. Šiaurės vakarų fronto KOP štabai turėjo 1 „fronto" radijo stotį RAT, veikiančią daugiau nei 600 km spinduliu, 51 „korpuso" radijo stotį, 4 RAF, 35 11-AK, 12 RSB, kurios veikė beveik 200–300 km nuotoliu, ir 27 „pulko" radijo stotis 5-AK, veikiančias 25–50 km spinduliu. [89]

Sovietų aviacijos 31-ojo pulko lakūnas naikintojas kapitonas N. Petrovas tarp savo eskadrilės lakūnų.

Matyt tam, kad mums pavyktų atkurti tuos įvykius, kurie vyko 8 MAD aerodromuose pirmąją karo dieną, teks atsitraukti nuo archyvinių dokumentų skaitymo ir pasinaudoti į tokiu šiuo metu pernelyg menkinamu istorinės informacijos šaltiniu kaip karo dalyvių atsiminimai. Laimė, likimas buvo toks maloningas kai kuriems iš jų, kad leido sulaukti šių dienų. 31 NAP lakūno naikintojo Nikolajaus Petrovo liudijimas:

„... 21-ąją, šeštadienį, aš tapau dalinio budėtoju. Birželio 22-ąją ***trečią valandą ryto*** (čia ir toliau paryškinta mano – M. S.) *skambina MAD, kuriai mes priklausėme, štabo viršininkas ir įsako man* ***paskelbti kovinį aliarmą,*** o *atvykus pulko štabo viršininkui į vadavietę, paskambinti į divizijos štabą... Aš nedelsdamas tai perdaviau štabo viršininkui kapitonui Sergejevui ir pulke paskelbiau kovinį aliarmą. Skraidančiajam ir techniniam personalui atvykus prie lėktuvų, labai greitai, vos po keleto minučių, iš pulko vadavietės į dangų pakilo žalios raketos. Paskutiniu metu labai dažnai buvo skelbiami (mokomieji) kovos aliarmai, todėl viskas* ***buvo žinoma, suderinta, kas, kada ir ką daro****... Gavę signalą kilti, pradėjome kilti grandimis, išvairuodavome ir kildavome vos ne iš lėktuvų stovėjimo aikštelių...*

Atlikę kairįjį posūkį, pasukome į Kauną, pakilę į 1500 metrų aukštį, pamatėme Kauno aerodromą: dega angarai, angaro priestatas, dega pulko štabas. Skrisdami virš Kauno aerodromo, skraidymo lauke pamatėme ***keleto bombų išmuštas duobes.*** *Kairiau, septyniais šimtais metrų aukščiau, grandis iš dviejų porų Me-110 ir ketverto Me-109 dideliu greičiu „su dūmeliu“* (t.y. įjungė variklių forsuotą veikimo režimą ir išvengė mūšio – M. S.) *nuskrido į vakarus. Žemiau priešpriešiniu kursu praskrido 6 I-153 „Čaika“ lėktuvai, tai – kaimynai iš 15-ojo naikintuvų pulko. 15 minučių 3000 metrų aukštyje skridome į vakarus, ore visur ramu – pasukome atgal... Visi sėkmingai nutūpėme. Vairuodamas į savo vietą mano technikas rodo į priekyje išmuštą, ko gera, 100 kg bombos duobę. Tai reiškia, kad, mums kylant, iš didelio aukščio į aerodromą nukrito* ***kelios bombos****. Niekas nieko nematė, be to, ir negirdėjo, nes triukšmą kėlė daugybė savų variklių...*

Atvežė pusryčius, bet visi neteko apetito, o čia dar skutamuoju skridimu virš aerodromo pralėkė Me-110. Šaulys iš galinės sferos neprisitaikęs paleido seriją iš kulkosvaidžių. Aukų nebuvo...

Vėliau, ko gera, ***iki 16.00 valandos buvo visiškai ramu****, skridome dažniausiai poromis saugoti savo aerodromo ir Kauno geležinkelio mazgo...“* [90]

Trumpam nutrauksime N. Petrovo prisiminimų skaitymą. Pirmąsias dvi išvadas jau galime padaryti. Pirma, duok Dieve kiekvienam, Nikolajaus Ivanovičiaus atmintis puiki: štabo viršininko pavardė, pulko numeris, kaimyninio pulko numeris, „čaikos“, 15 NAP, pavadinimai ir aerodromų išdėstymas – viskas sutampa su žinomais dokumentais. Antra, nei „budriai snaudžiančio aerodromo“, nei „naikinamojo netikėto smūgio“ nematyti net pro mikroskopą. Pulkas pakeltas pagal pavojaus signalą bent valanda iki kovos veiksmų pradžios... Per daugybę prieškario mokymų „viskas suderinta, kas, kada ir ką darys“... Priešo veiksmai prieš Karmėlavos aerodromą – smulkmena „... nukrito kelios bombos, matyt, iš didelio aukščio. Niekas nieko nematė, be to, ir negirdėjo“. Pulkas netinginiauja, nors ir aptarnauja tik save ir ignoruoja aukštesniųjų štabų įsakymą lydėti bombonešius: *„dažniausiai skridome poromis saugoti savo aerodromo“*.

Pats laikas dabar perskaityti dokumento – raporto – ištrauką: „Dėl 213 aviacijos bazės atlikto darbo nuo 1941 m. birželio 17-osios iki birželio 28-osios“, kuriame sakoma:

„Iki 1941-06-21 dienos vakaro Karmėlavos operatyviniame aerodrome, be lėktuvų, buvo sutelktas toks turtas: degalų ir tepalų – 2,5 bako degalų kiekvienam pulko lėktuvui, po 5 kovinius komplektus šaudmenų ŠKAS ir BS [aviaciniams kulkosvaidžiams], *po 2 kovinius komplektus bombų, po 5 paros maisto normas, deguonies ir suspausto oro* [atsargos]. *Autotransportas* (pateikiamas 16-os automobilių sąrašas), *autonominių starterių – 1, meteorologijos stotis – 1, automobilinės remonto dirbtuvės – vienerios, „sanitarinė“ – 1, kompresorius – 1, keliamasis kranas – 1, priešgaisrinis automobilis – 1,* ***zenitinių įrenginių – 2****, traktoriai – 2. Dalis transporto palikta Kaune užtikrinti 1-osios eskadrilės skraidymus...“* [91]

Sovietų aerodrome naikintuvas I-16 ir priešgaisrinis automobilis PMG-1 su GAZ-AA važiuokle.

Kaip matome, buvo kuo užtaisyti, šaudyti, kariauti. Tačiau savo aerodromo priedanga neaišku kodėl nutrūko pačiu nepalankiausiu metu, jau vykstant priešo antskrydžiui. Sprendžiant iš N. Petrovo pasakojimo, tai įvyko taip:

„Iš vadavietės gautas įsakymas: „Grandis – į orą!" Leitenantas Smyslovas, aš ir Akimovas skubiai sėdame į lėktuvus. Įjungiame variklius, išvairuojame – ir staiga ***virš vadavietės pakyla raudonos raketos: „skristi draudžiama"*** (keista, tačiau dokumentuose „raudona raketa" nurodoma kaip signalas kilti – M. S.). *800–1000 metrų aukštyje pasirodo dvi Me-109 poros, paskui priartėja du „Heinkel-111" „devynetai". Toliau nuo aerodromo girdėti bombų sprogimai, matyt, bombos mėtomos į plentą. Jau pradeda kristi ties aerodromo riba, meta po vieną bombą. Mes prie lėktuvų, beveik pačiame aerodromo viduryje, o bombos krinta nulėkusios gana toli. Numetė vos keletą bombų, o praskrido didelė grupė. Ko gera, surengė „psichologinę ataką", skrisdami virš daugybės taikinių. Kai artėjo prie mūsų aerodromo, atrodė, kad nuo tokios grupės nebus kur pasislėpti. O į skraidymo lauką ir aerodrome* ***iš viso nukrito tik 5 bombos...***

Nespėjome atsitokėti, kai pasirodė ***trys Me-109 poros,*** *praskrido virš aerodromo apytiksliai 1000 metrų aukštyje. Išsirikiuoja ištęstu pelengu*, ***tarsi poligone*** *ir pradeda taiklia ugnimi šaudyti į kiekvieną lėktuvą. Pirmiausia į mūsų grandies* (kuri sustojo išvairavusi į pakilimo lauko vidurį – M. S.) *neužmaskuotus lėktuvus skraidymo lauke. Mes vos spėjome nubėgti iki aerodromo ribos, kur buvo išdžiūvusi vandens duobė. O ten gulėjo paršavedė su paršiukais. Prie jų ir prisiglaudėme, kur buvo sausiau. Priešo lėktuvai virš aerodromo sukiojosi nebaudžami, nes aerodrome nebuvo net vieno vienintelio zenitinio kulkosvaidžio* (žr. prieš tai – M. S.).

Po priešo atakos veiksmų priėjau prie savo lėktuvo. Iš po variklio gaubto teka tepalas, pramuštas variklio karteris. Sviedinys pataikė į aukščio vairą, ant pusės vairo neliko dangos, kuri buvo perkelinė. Smarkiai sugadinti ir kiti arčiau stovintys lėktuvai. Ko gera, tik aštuoni galėjo pakilti.

Pavakare buvo gautas nurodymas sėsti į automobilius. *Jei neapsirinku, lėktuvus, kuriais skristi negalima, liepta sudeginti. Kai pajudėjome, paaiškėjo, kad teks važiuoti iki Rygos, kur perskris su likusiais lėktuvais ir lakūnai bei pulko ir eskadrilių vadovybė..."*

Taigi 31 NAP prarado – paliko didžiąją dalį savo lėktuvų žemėje. Tai įvyko jau po 16.00, t.y. praėjus bent 12 valandų nuo karo pradžios. Tai buvo ne pirmasis ir ne netikėtas priešo smūgis. 31 NAP vadai ir lakūnai žinojo tiksliai, kad prasidėjo karas. Jokie „įsakymai, draudžiantys numušti vokiečių lėktuvus", jau negaliojo, beje, per praėjusius 70 metų nė vieno tokio įsakymo popieriuje, su antspaudu, parašu ir archyvo rekvizitais taip niekas ir nerado.

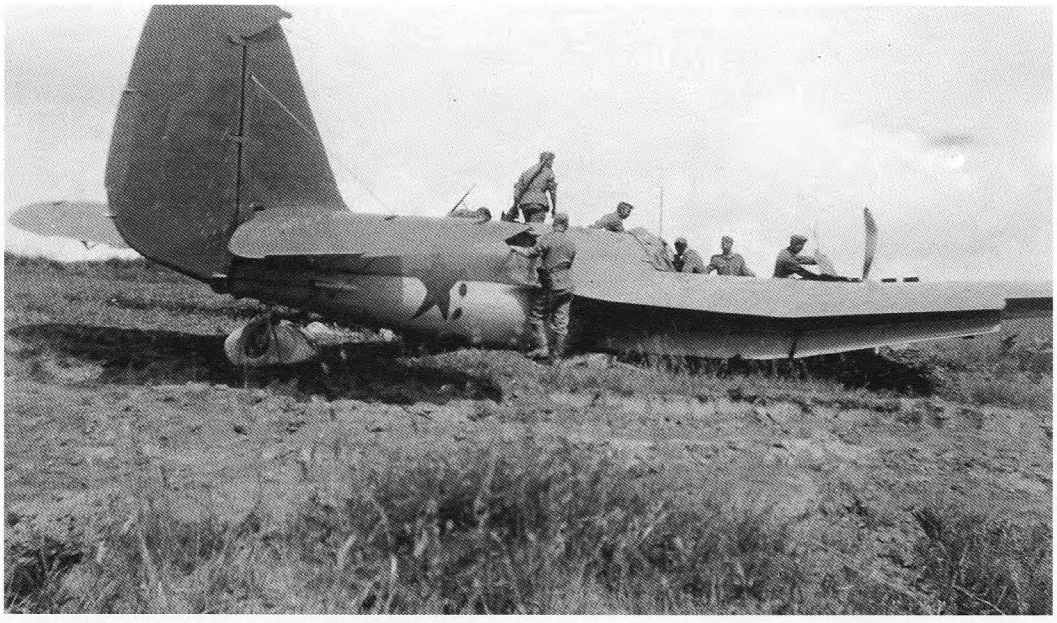
* Pelengas – kryptis nuo stebėtojo į žemės arba dangaus orientyrą; matuojama horizontaliu kampu tarp dienovidinio plokštumos ir vertikaliosios plokštumos, einančios per stebėtoją ir orientyrą bei vertikaliu kampu tarp horizonto plokštumos ir vaizdo ieškiklio ašies (vertėjo pastaba).

31-ojo NAP lėktuvai Il-2 palikti Vilniaus aerodrome. 1941 m. birželis.

Didelių nuostolių, jeigu tik jie neišgalvoti – *„ko gera, tik aštuoni lėktuvai galėjo pakilti“*, priežastis visiškai aiški. Labai mandagiai pasakius, visiškai keista naikintuvų pulko reakcija į priešo aviacijos antskrydį. Prisiminkime, kad Karmėlavos aerodrome buvo trys naujų MiG-3 eskadrilės. Deja, jeigu naikintojas liaujasi buvęs medžiotoju, jis tampa „paukštiena“. Būtent tai ir patvirtinta praktikoje, kai 31 NAP vadovybės ir skraidymų personalo pasyvumas leido negausiam priešui, t.y. trims poroms – šešiems „meseriams“ skristi *„**tarsi poligone** ir taiklia ugnimi šaudyti į kiekvieną lėktuvą“*.

Apie tai, kad būtent žemėje buvo „sušaudyti“ be gyvybės ženklų sustingę lėktuvai, iškalbingai liudija ataskaitoje „Apie 31 NAP kovinę veiklą“ pateiktas nuostolių vardijimas. Nuo birželio 22-osios iki 29-osios visiškai sutriuškintas pulkas prarado tik tris lakūnus. Du, grandies vadas leitenantas Gurovskis ir pilotas jaunesnysis leitenantas Povorovas, *„sužeisti 1941-06-22 bombarduojant Karmėlavos aerodromą“*; eskadrilės vado pavaduotojas vyresnysis leitenantas Fesenka žuvo kitomis aplinkybėmis: *„jį, 1941-06-22, Mažosios Rygos aerodrome kylant kito dalinio lakūnui, užkapojo lėktuvo I-16 sraigtas“*.

Sovietų lėktuvai išrikiuoti Šiaulių aerodrome.

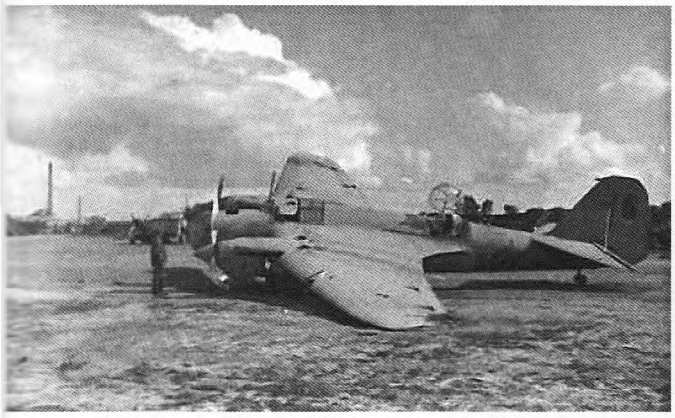


Sovietų bombonešis SB-2M Lielplatonės aerodrome, Latvijoje.

Be to, 19 žmonių iš pulko skraidymų ir antžeminio personalo dingo be žinios: *„Vyresnysis politinis darbuotojas Šadrinas nenutūpė aerodrome persibazuojant iš Karmėlavos aerodromo į Platonės aerodromą, likusieji* (t.y. 3-ioji pulko eskadrilė ir beveik visas jos personalas) *liko Kaune ir atsiliko pakeliui“.* [91] Pulko vado garbei, kuris, sprendžiant iš turimų informacijos fragmentų, ko gera, iš tiesų *„vienui vienas kovėsi su 6–7 priešo lėktuvais“*, būtina pažymėti, kad jo birželio 22-osios raporte nėra minima nė vienas numuštas priešo lėktuvas.

Kas ir, svarbiausia, kodėl paskelbė įsakymą, t.y. faktiškai dėl jo išvedimo iš kovos veiksmų zonos –*„pavakare buvo gautas nurodymas sėsti į automobilius“* – pulkui persibazuoti į Platonę arba net į Rygą? Pulko vado ataskaitoje apie tai nėra nė žodžio. 213-osios aviacijos bazės 1-ojo rango karinis technikas Chaustovas daug atviresnis: *„Ryšys su divizija 1941-06-22 buvo palaikomas iki 14.00 valandos, ir nuo to laiko iki 1941-06-28 ryšio su divizijos štabu nebuvo... Dalinių vadai, neturėdami nuolatinės informacijos iš aukštesniųjų viršininkų apie bendrąją padėtį fronte, dislokaciją vykdė skubos tvarka, nebuvo galimybės planuoti ir panaudoti autotransportą turtui pervežti surengtu antruoju reisu, tiesiog vyko netvarkingas persibazavimas...“* [92]

„Netvarkingo persibazavimo“ padarinius draugas Chaustovas aprašo šaltai ir tiksliai: *„1941-06-22 vakare buvo gauta užduotis skubiai persibazuoti į Platonės aerodromą, esantį už 295 kilometrų* (sprendžiant pagal žemėlapį tarp Karmėlavos ir Platonės tiesiai –170 km – M. S.). *Kadangi trūko transporto, Karmėlavoje buvo palikta: kuro sandėlis – degalai ir tepalai – 2,5 bako degalų kiekvienam pulko lėktuvui, [šoviniai] po 4*



Bombonešis SB-2M paliktas Kauno aerodrome (ko gera 8 MAD). 1941 m.

31-ojo NAP lėktuvas I-16 sudegęs sovietų aerodrome.

kovinius komplektus, po 2 kovinius komplektus bombų, [šoviniai] 4 koviniai komplektai (t.y. degalai buvo palikti visi, šaudmenys – beveik visi – M. S.), *2 koviniai komplektai bombų, liko maskavimo ir starto priemonės... Neliko autotransporto priemonių, aptarnavusių eskadrilę už dalinio ribų Kaune. Jomis buvo evakuotos vadovybės personalo šeimos: 2 „penkiatonės", 1 keleivinis autobusas, 4 „polutorkos", 1 lengvoji M-1 ir kitos specialiosios mašinos.** *Išskyrus išvežtas į aikštelę Karmėlavoje, visos kitos dalinio „neliečiamosios atsargos" liko vietoje* (t.y. pagrindinėje Kauno bazėje – M. S.), *tai: lauko virtuvės su automobilio važiuokle – 12 vienetų, maisto prekių sandėlis, daiktų sandėlis, ginklų sandėlis, kuro sandėlis... Šiuo metu turime: degalų ir tepalų – aviacinio benzino B-78 7 tonos* (galima apie 20 kartų pripilti kiekvieno „migo" degalų baką – M. S.), *aviacinio benzino B-70 – 2,5 tonos, automobilinio benzino – 3 tonos, vienas kovinis šaudmenų komplektas 8 lėktuvams...*"

15-ojo ir 31-ojo aviacijos pulkų pagrindiniame aerodrome Kaune, ten, kur karo išvakarėse liko viena 31 NAP eskadrilė ir keletas 15 NAP padalinių, tvarkos buvo dar mažiau. Liudija Aleksandras Švarevas:

„... *Birželio 22-ąją, naktį iš šeštadienio į sekmadienį, aš nakvojau pas draugus iš 31 NAP* (atsiminimų autorius buvo 31 NAP lakūnas, tačiau visai prieš pat karą jį pervedė į naujai formuojamą 236 NAP grandies vadu – M. S.). *Apie 4 ryte išgirdome zenitinių šaudymą* (vietoj kovinio aliarmo signalo – M. S). *Prieš tai teko girdėti gandų, kad tai tarsi mokymai. Iš karto būtent taip ir nusprendėme, kad prasidėjo mokymai. Tačiau iš mūsų namo matyti Kauno aerodromas. Šalia jo buvo mėsos kombinatas. Staiga pamačiau pašvaistę ir sakau: „Broliukai, tai ne mokymai, žiūrėkite, angaras dega".*

* Jau birželio 22-ąją iš Kauno pabėgo visa karinė, civilinė ir partinė valdžia: 11-osios armijos štabas, sovietų Lietuvos vyriausybė ir Lietuvos bolševikų CK. Vokiečiai į Kauną įžengė tik birželio 24-osios ryte, mieste dvi dienas vyko mūšiai tarp ginkluotų lietuvių sukilėlių būrių ir išsisklaidžiusių, besitraukiančių per Nemuno tiltus Raudonosios armijos padalinių. Tokioje situacijoje vadovybės personalo šeimų evakuacija buvo ne vien namų mantos gelbėjimas, o galbūt vienintelis būdas išgelbėti moterų ir vaikų gyvybes.

Sovietų naikintuvas MiG-3 paliktas Kauno aerodrome. 1941 06 24

Greit apsivilkome ir nubėgome į aerodromą. ***Nieko iš viršininkų nėra*** (čia ir toliau paryškinta mano – M. S.). *Angaras dega. Tie, kurie atbėgo, spėjo išridenti lėktuvus. Sėdome į lėktuvus, o grandies vadas Volčiokas įsakė: skrendate paskui mane! Poromis pradėjome kilti...* ***Vidudienį atėjo viršininkai...*** *Mes skridome atremti priešo atakų, prieš „regimąjį“* (t.y. taikinį, matomą ore virš aerodromo – M. S.), *atlikome dar 3 išskridimus... Tą pačią dieną kiti lakūnai bei technikai, iš jų ir aš, „polutorka“ (pusantratoniu sunkvežimiu) buvome išsiųsti į Rygą...“* 93

Panašų pasakojimą randame ir B. Veselovskio, beje, smarkiai „suliteratūrintuose“, memuaruose:

„...Snaudulį nutraukė garsus gausmas. Aš kilstelėjau. Dideliame lange brėško 1941 metų birželio 22-osios ryto žara. Pražilusiame nuo rasos apžėlusiame žole skraidymų lauke aš pamačiau tarsi punktyrinę liniją – bombų duobes, perbrėžusią visą aerodromą (veiksmas vyksta Kauno aerodrome – M. S.)... *15-ojo pulko teritorijoje liepsnojo didžiulis gaisras. Netikėtai nedideliame aukštyje pasirodė keturi bombonešių „Heinkel-111“ trejetai, lydimi „meseršmitų“. Kaip įmanydami prisiglaudėme prie griovio dugno. Bombų sprogimai uždengė skraidymų lauką...*

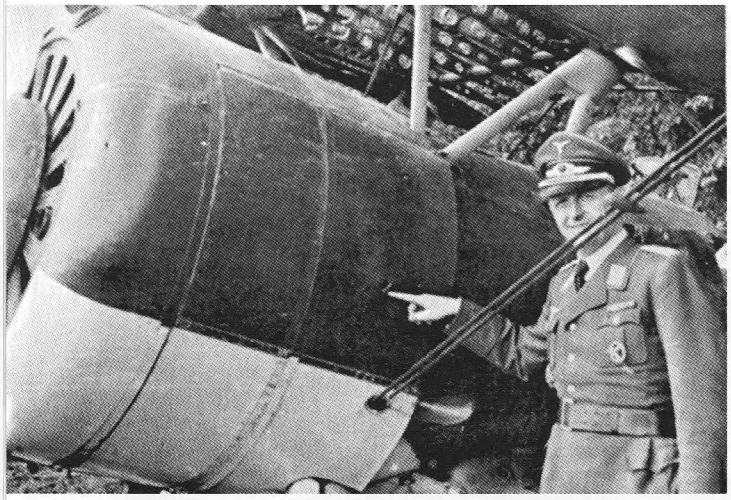
Nedidelio miškelio link nuo kontrolės ir sargybos pastatų bėgo raudonarmiečiai bei keletas technikų. Mes nusprendėme po vieną nubėgti iki lėktuvų ir mėginti pakilti aerodromo pakraščiu. Pagrindinis skraidymų laukas buvo vien duobės... Puoliau prie pulko štabo, kur stovėjimo aikštelėje pamačiau naikintuvą I-16. Mašina buvo sveika. Laimė, aš sutikau ***nespėjusį pabėgti*** *raudonarmietį iš apsaugos. Man įsakius, jis nubėgo parašiuto, o aš nubėgau prie autonominio starterio tikėdamasis prie jo rasti vairuotoją. Jis buvo savo vietoje. Kol kas man sekėsi. Privažiavome prie lėktuvo. Užduseęs raudonarmietis, atnešęs parašiutą, paaiškino: „Ten nieko nebuvo, teko išlaužti duris“.*

Kauno aerodrome paliktus sovietų lėktuvus UT-1 apžiūri vokiečių kariai.

Sujungęs starterio ir lėktuvo variklio dantračius, įlipau į kabiną. Vos tik ranka norėjau duoti komandą pradėti sukti variklį, matau, kaip atsidaro automobilio durys, iššokęs vairuotojas puola griovio link. Viską supratau vos pažvelgęs į dangų. Virš galvos skrido bombonešių grupė. Teko pasekti vairuotojo pavyzdžiu. Analogiški mėginimai įjungti naikintuvo variklį pasikartojo du kartus. Galų gale sraigtas pradėjo suktis ir variklis ėmė veikti... Patekęs į įprastą stichiją, pajutau pasitikėjimą savimi. Pažvelgęs į raudonus čerpių stogus, pasukau Karmėlavos link..." [94]

Su kovomis Kauno rajone greičiausiai susijęs ir epizodas, kuris pateiktas vokiečių naikintuvų eskadros JG-53 istorijoje. 1944 m. birželio 22-ąją III/JG-53 grupės štabo grandies 4 lėktuvai pranešė, kad per penkias minutes, nuo 16.43 iki 16.48, numušti 6 sovietų lėktuvai, kurie buvo identifikuoti kaip I-17. Karo pradžioje taip vokiečiai žymėjo MiG-3. [367] III/JG-53 grupė buvo dislokuota Suvalkų rajone ir veikė Šiaurės vakarų ir Vakarų frontų sandūroje, taigi galėjo susitikti tik su 15-ojo ir 31-ojo aviacijos pulkų „migais". O anksčiau minėtame raporte „15 NAP kovos veiksmų suvestinė iki 1941 m. birželio 27-osios" pažymėti ir penki oro mūšyje numušti „migai", ir penki žuvę oro mūšyje lakūnai... [84]

61 ŠAP buvo dislokuotas toliau nuo kitų 8-ojo MAD dalinių ir fronto linijos – Kėdainių ir Makštavos aerodromuose. Šį pulką karo pradžia užklupo „be galvos" – pulko vadas papulkininkis Mamuškinas ir keturi eskadrilių vadai išvyko į Voronežą parskraidinti to meto naujausių atakos lėktuvų Il-2. Birželio 22-ąją penkis „ilus" perskraidino į Vilniaus aerodromą. Čia jie ir buvo palikti, greičiausiai jais neatlikus nė vieno skrydžio. Apie 31 ŠAP, priminsiu, kad jis turėjo 60 „Čaikų" I-153. Apie pirmosios karo dienos kovos



Vokiečių karininkas prie sovietų naikintuvo I-153 Kėdainių aerodrome netrukus po 1-ojo oro laivyno lėktuvų atakos.

veiksmus rasti informacijos nepavyko. Birželio 23-iąją niekieno nevaldomas pulkas persibazavo į Skverbų ir Daugpilio aerodromus, o vėliau didelė dalis perskrido į Platonę ir Rygą. 61 ŠAP vadovybė ir personalas „susijungė" tik birželio 26-ąją Dvinske. Kiek užbėgdami į priekį, pažymėsime, kad vos per 9 dienas, nuo birželio 22-osios iki liepos 1-osios, 61 ŠAP atliko 123 kovinius išskridimus, t.y. apie du vienam lėktuvui per dieną. [95]

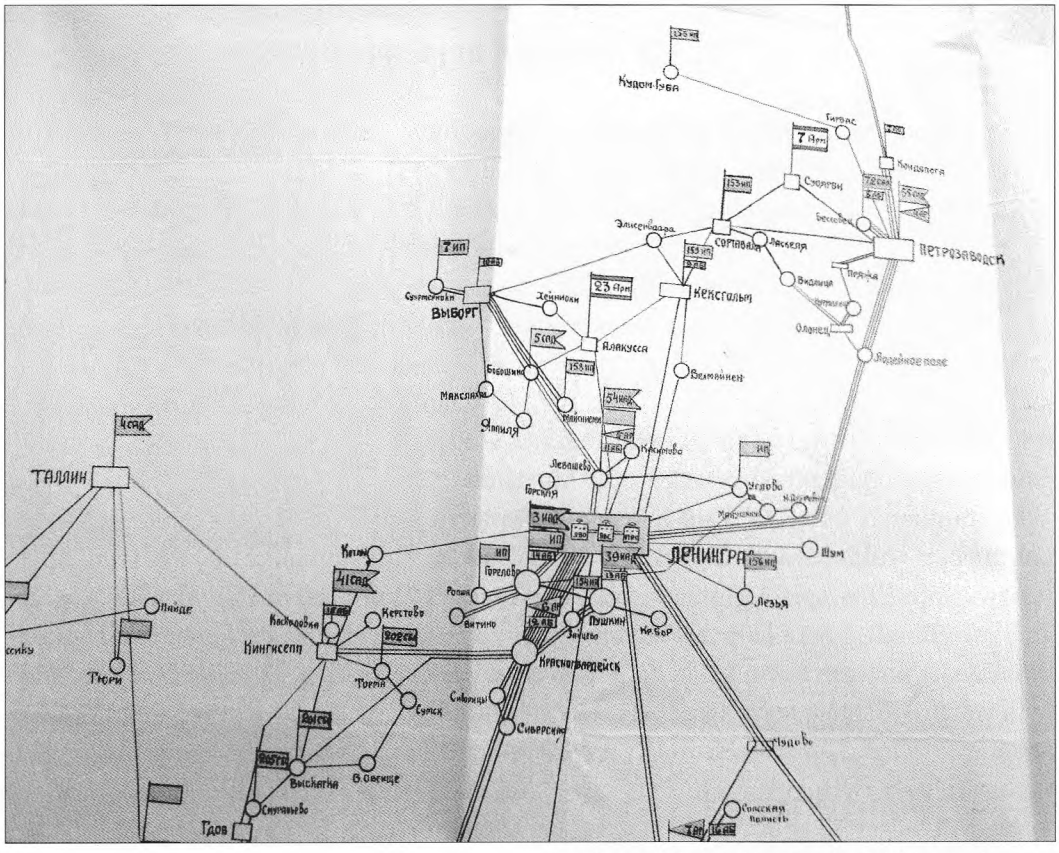
Baigiant pasakojimą apie 8 MAD pirmosios karo dienos kovinius veiksmus vertėtų paieškoti divizijos vado veiklos pėdsakų. Kaip anksčiau jau rašyta, birželio 22, 23, 24 dienų 8 MAD kovinių įsakymų ir štabo suvestinių rasti nepavyko. Viena, ką dar galima pasiūlyti skaitytojui, tai dar viena Veselovskio knygos ištrauka:

„Mūsų eskadrilės dislokacijos vietoje tarsi iš niekur atsirado pulko vadas Putivka. Jo įsakymas buvo trumpas: „Likęs gyvas pulko personalas (200 iš 205 buvo gyvi ir net nesužeisti – M. S.) *individualiai,* ***kaip kas sugebės*** (čia ir toliau paryškinta mano – M. S.) *vykti į Rygos apygardos štabą". Kartu su mokyklos bendramoksliu leitenantu Pylajevu patraukiau Karmėlavos link Kauno–Šiaulių–Rygos plentu... Ore gaudė vokiečių aviacija nešdama mirtiną krovinį. Mūsų lėktuvų ore nematyti* (būtent memuarų autorius turėjo puikiai žinoti priežastį, kodėl jų nebuvo – M. S.)...

Netrukus mus aplenkė ir sustojo „emka". Durys atsidarė ir mus pakvietė mūsų divizijos vadas pulkininkas Guščinas. Jis paklausė, kokia padėtis pulke. Į mūsų klausimą, kokia padėtis kituose keturiuose divizijos pulkuose, atsakė: „Nieko, Veselovski, nežinome. Su visais ***nėra ryšio*** (tai tikra tiesa, nes fronto štabas taip pat negalėjo susisiekti su 8 MAD vadu, lengvąja mašina lekiančiu į neaišku kokią „rygą" – M. S.). *Jūsų paimti negalime. Matai, mašina kimšte prikimšta.*

Užslinkusią naktį praleidome krūmuose..."

Taip, dėl ryšio tada buvo didžiulių problemų... Savo 1941 m. birželio 26-osios rapporte tuo metu naujas Šiaurės vakarų fronto ryšių valdybos viršininkas pulkininkas Kuročkinas rašo: *„Radijo ryšys* ***nuo pat pirmosios karo dienos veikia beveik be pertrūkių*** (paryškinta mano – M. S.), *tačiau karo pradžioje štabai nenoriai ir nemokšiškai naudojosi šiomis ryšio priemonėmis..."* [96]



Laidinio telefono ryšio schema. Puikiai matyti, kad 1941 m. ryšių tinklas tarp įvairių Raudonosios armijos divizijų buvo pakankamai tankus ir leido gauti informaciją įvairiomis kryptimis.

Raudonoji armija buvo aprūpinta lauko telefonais, turėjo galingų radijo stočių, kurios leido palaikyti patikimą ryšį.

7 MAD (mišrioji aviacijos divizija)

7-osios naikintuvų aviacijos divizijos pajėgos buvo gerokai silpnesnės už gretimos 8 MAD pajėgas. Iš esmės divizijoje nebuvo nė vieno visaverčio naikintuvų dalinio: 238 NAP ir 241 ŠAP buvo formuojami, o „senasis" kadrinis 10 NAP aprūpintas pasenusiais, pačių pirmųjų – 1935 metų 5 tipo modifikacijų I-16, su varikliu M-25 ir dviem kulkosvaidžiais, ir iki karo pradžios dar nespėtas perginkluoti MiG-3. Pulkas iš viso gavo 23 „migus". Gana keistas ir skraidančiojo personalo paskirstymas: 238 NAP turėjo 30 naikintuvų I-153. Tai ne patys moderniausi 1941 metų vasaros meto naikintuvai, tačiau geresni nei prieštvaniniai 5 tipo I-16. Bet šiame pulke buvo tik 9 *„lakūnai, galintys vykdyti kovines užduotis"*, o pusiau ginkluotame 10 NAP buvo sutelkta ne mažiau kaip 50, o pagal kitą dokumentą – 66 lakūnai. [97]

Formuojamas 241 ŠAP, kaip ir dauguma sovietų KOP kitų „šapų", buvo ginkluotas pasenusiais naikintuvais – biplanais I-15bis. Pulkas, vadovaujamas majoro Obuchovo, iki karo pradžios spėjo gauti 27 tokius lėktuvus. Lakūnų buvo dar mažiau, vos 15. Tačiau būtent 241 ŠAP kaip „ištvermingas alavinis kareivėlis" ilgiau nei kiti 7 MAD daliniai išsaugojo tam tikrą, kai kada pernelyg didelį kovingumą. Beje, apie tai bus pasakyta vėliau. Pirmąją karo dieną 241 ŠAP neprarado nė vieno (!) lėktuvo – nei ore, nei žemėje:

Operatyvinė suvestinė Nr. 1 241 ŠAP štabas, Jelgava

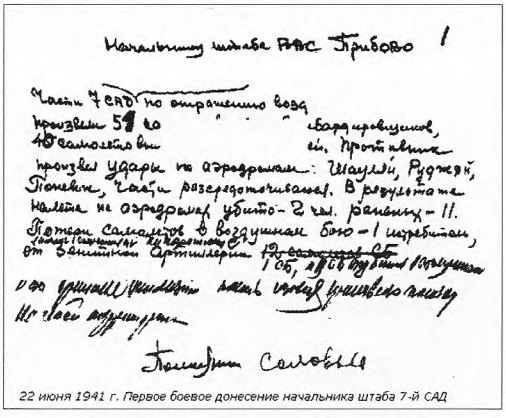
194-06- 22 14.00

1. Nuo 4.00 pulke kovinė parengtis Nr. 2, 15 ekipažų ir 27 lėktuvai I-15bis.

2. Iki 11.20 atlikta 13 išskridimų dengiant 31 BAP (6 MAD bombonešių pulkas dislokuotas tame pačiame aerodrome; iš visko sprendžiant, operatyvinės suvestinės sudarytojas mintyje turėjo „pridengti pakilimą", o ne bombonešių palydą – M. S.). *13.20 skrista 9 kartus pridengiant 31 BAP lėktuvų nusileidimą.*

3. Nuo 16.00 pulko parengtis Nr. 2.

241 ŠAP štabo viršininkas kapitonas Kuzminas [98]



22 июня 1941 г. Первое боевое донесение начальника штаба 7-й САД

Pirmasis 7-osios mišriosios aviacijos divizijos štabo viršininko kovinis pranešimas. 1941 m. birželio 22 d.

Kairėje: Naikintuvo Jak-1 nusileidimą stebi aerodromo budėtojas. 1941 m.
Dešinėje: jaunieji sovietų lakūnai – „Stalino sakalai".

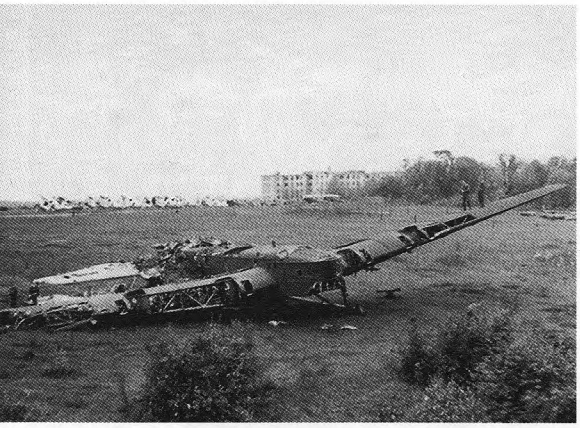
7 MAD štabo 1941 m. birželio 22-osios bendrųjų rezultatų suvestinėje 241 ŠAP stulpelyje visose kategorijose apie negrįžtamuosius nuostolius ir laikinus praradimus tėra brūkšnys. Iki pat vakaro pulkas išsaugojo vis tuos pačius 27 kovinius lėktuvus ir 15 ekipažų. [50]

Tiesos dėlei reikia pasakyti, kad Mitavos (Jelgavos) aerodromas dislokuotas tolokai – 170 km atstumu nuo sienos, todėl birželio 22-ąją rytą ir dieną nebuvo aktyviai veikiamas priešo aviacijos. O jau antroje dienos pusėje 241 ŠAP fronto KOP vado įsakymu jis perbazuotas dar toliau – į Rumbulos aerodromą 20 km į pietryčius nuo Rygos. [99] Iš šios aikštelės pulkas, dengdamas Latvijos sostinę, vykdydamas žvalgybą bei patruliuodamas ir padėdamas sausumos kariuomenei, veikė dar keletą dienų:

7 MAD štabo „Operatyvinė suvestinė Nr. 2", miškas 8 km piečiau Jelgavos
1941-06-24 7.00
„... Per visą 1941-06-23 dieną 241 ŠAP 13 lakūnų lėktuvais I-15bis dengė Gulbenės, Rygos punktus. Skrista 59 kartus (t.y. vienam lakūnui tenka apie 4 išskridimus – M. S.). *Priešo lėktuvų nesutikome. Lėktuvai į orą buvo kviečiami be jokios tvarkos: pagal operatyvinio budėtojo, KOP štabo ir 6 MAD įsakymus ir t.t. Pasitaikė toks atvejis, kad savo iniciatyva visas skraidymo personalas atakavo savuosius SB, to rezultatas – vienas SB nusileido „pilvu"..."* [100]

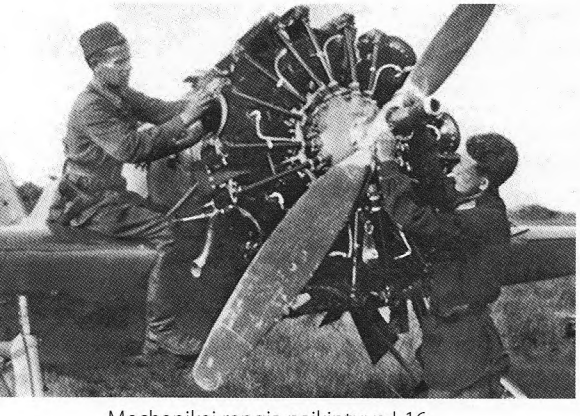
Pagal pulko štabo „Operatyvinę suvestinę Nr. 5", baigiantis birželio 24-ajai, 22.00 pulke vis dar buvo 23 tvarkingi lėktuvai, o parengtų koviniams išskridimams ekipažų, matyt, dėl jaunų lakūnų, priimtų į rikiuotę, skaičius net išaugo nuo 15 iki 17 žmonių. [101] Jeigu tikėsime* antroje liepos pusėje, jau išvedus 7 MAD dalinių likučius į gilų užnuga-

* Prie duomenų apie kovinių išskridimų skaičių yra toks dokumento sudarytojo komentaras: „Būtina patikslinti, nes pulkų štabai šiuo metu dislokuoti už keleto šimtų kilometrų nuo divizijos štabo, ryšio nėra".



Sovietų sunkusiojo bombonešio TB-3 liekanos ir toliau matomi palikti sovietų lėktuvai Panevėžio aerodrome. 1941 m.

Sovietų aerodromą užėmė vokiečiai. Priekyje sovietų lakūnų paliktas I-153 „Čaika". 1941 m.



Mechanikai rengia naikintuvą I-16 skrydžiui.

rį, sudaryta divizijos štabo ataskaita, tai 241 ŠAP lėktuvas kovos veiksmų metu skrido 229 kartus, t.y. daugiau nei du kiti naikintuvų pulkai – 10 NAP skrido 132 kartus, 238 NAP – 39 kartus. [102] Beje, šio pulko, ginkluoto beviltiškai pasenusiais, drąsiai rašome be jokių kabučių, biplanais, nuostolis buvo rekordiškai mažas. Visuose kituose 7 MAD daliniuose nuostoliai buvo skaičiuojami dešimtimis, o 241 ŠAP prarasti: 3 lėktuvai oro mūšyje, 2 sunaikino priešas aerodrome, 3 sunaikinti atsitraukiant. [103]

Karo pradžia 238 NAP užtiko Panevėžio aerodrome. Šį tašką, kurio rajone, be formuojamo naikintuvų pulko, bazavosi 9 BAP, fronto KOP štabas, o miške ties Panevėžiu net Šiaurės vakarų fronto štabas, nuo birželio 22-osios ankstaus ryto ne kartą bombardavo vokiečių aviacija. Kadangi nei po kovos veiksmų pradžios, nei iki jų divizijos vadovybė nepasirūpino esamo skraidymo personalo perskirstymu, du trečdaliai 238 NAP „Čaikų" riogsojo žemėje tarsi niekam nereikalingas „balastas". Dienos pabaigoje šis dažnai vartojamas žodis įgijo ypač niūrią prasmę. Situacijos negalėjo pakeisti ir 9 parengti kovai lakūnai naikintojai, kurie, jeigu tikėsime divizijos štabo raportu, atliko 23 kovinius išskridimus. Vokiečiai, be nuostolių numetę bombas, Panevėžio aerodrome sunaikino ir sugadino 9-ojo bombonešių pulko 16 bombonešių, o tuo metu 238 NAP pulkas prarado vos vieną I-153 oro mūšyje. 3 „Čaikos" sudaužytos tūpiant, priešo veiksmų metu žemėje sunaikinti 3 ir sugadinti 12 naikintuvų. [50]

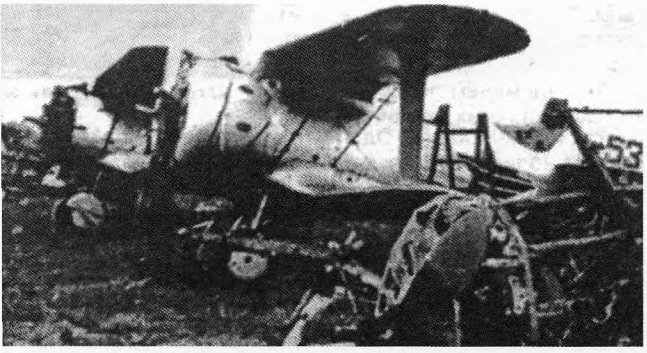
Antroje dienos pusėje pulkas, tiksliau, jo likučiai, t.y. 6 lėktuvai, persibazavo į Skverbų aerodoromą, o visos sugadintos „Čaikos" visam laikui liko Panevėžio aerodrome.

Sovietų lėktuvas I-153 atgabentas Berlyno gyventojams apžiūrėti.

Viską suskaičiavus ten turėjo būti palikti ir 5 tvarkingi I-153. Persibazavęs į Skverbus pulkas prarado (ko gera, šioje vietoje reikėtų kabučių) ryšį su divizijos štabu. Nominaliai 238 NAP buvo perduotas – „tapo operatyviai pavaldus 9 BAP", kuris birželio 22-ąją vakare jau buvo tame pačiame aerodrome. [100] Birželio 23-iąją 2 valandą nakties 7 MAD vadas, kuris tuo metu drauge su savo štabu jau persibazavo iš Šiaulių į Mitavą, perduoda, be to, labai keistu būdu, per „fronto KOP Rygos štabą", tokį įsakymą: *„1941-06-23 auštant du 9 BAP „devynetai" sunaikina priešo aviaciją Insterburgo, Gumbinės aerodromuose. Dengia 238 NAP".* [104]

Kalbant apie tai, kad 238 NAP pajėgų vargu ar užtektų pridengti „dviem bombonešių devynetams", praktiškai, pažvelgus į realų naikintuvų I-153 „Čaika" panaudojimą sovietų karinėse oro pajėgose ir 250 km atstumą tarp Skverbų ir Insterburgo (Įsrutis), buvo aišku, kad bombonešių palyda absoliučiai neįmanoma... Beje, kiek galima spręsti iš turimų informacijos nuotrupų, 238 NAP šio įsakymo net nemėgino vykdyti. Kitose 7 MAD operatyvinėse suvestinėse niekada daugiau neminimi jokie 238 NAP kovos veiksmai. Atrodytų, birželio 25-ąją 7.00 pulke lieka vos vienas tvarkingas I-153, tačiau kitą dieną 238 NAP visos 6-ios „čaikos" iš Lietuvos perskrenda į Bigosovo aerodromą. [105]

10 NAP (vadas – majoras Derevninas) karo išvakarėse buvo išskleistas dviejuose aerodromuose – Šiaulių, kuriame buvo bazinis pulko aerodromas, ir Nemakščių. Apie pulko „migų" skaičių ir kovinį pasirengimą yra skirtingų duomenų. Pagal prieškario, 1941 m. birželio 1-osios, duomenis, 10 NAP yra 23 MiG-3, be to, visi jie buvo tvarkingi, o sudarytame po divizijos sutriuškinimo 7 MAD vado raporte bendras „migų" skaičius sumažėja iki 20, ir 10 iš jų paskelbiami sugedusiais! [25], [106]



Palikti lėktuvai sovietų aerodrome. 1941 m.

Birželio 22-osios 13.00 10 NAP štabo „Operatyvinė suvestinė Nr. 01" piešia įnirtingą kovą ore:

„4.20 devyni priešo naikintuvai Me-109 atakavo Šiaulių aerodromą, apšaudė aviacijos valdybos pastatą ir pietinį miškelį stovyklos rajone... Iš viso nedidelėmis grupėmis po 2–6 lėktuvus bombonešiai įvykdė 8 antskrydžius, kuriuose iš viso dalyvavo 42 lėktuvai ir 2 antskrydžius atliko naikintuvai, dalyvavo 15 lėktuvų. Į Šiaulių aerodromą ***numestos 30–32 bombos. Aerodromas nesugadintas*** (paryškinta mano – M. S.). [107]

Iš karto atkreipkime dėmesį į keistus skaičius: 42 vokiečių bombonešiai numetė 32 bombas? Kažkas nesutampa, ir aš manau, kad bombų padarytas duobes suskaičiuoti daug lengviau nei ore praskridusių lėktuvų nematomus pėdsakus. Jeigu esu teisus, tai Šiaulių aerodromą bombardavo ne 42, o dešimt kartų mažiau priešo lėktuvų... Neaišku, kaip ten buvo, tačiau „technikos nuostoliai", išvardyti „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 01", nieko nekalba apie 10 NAP lėktuvus, sugadintus ar sunaikintus žemėje. Iki 13.00 pulke iš rikiuotės išvesti 5 naikintuvai I-16. Vienas numuštas oro mūšyje, vienas priverstinai nutūpė Rosijėnų (Raseinių) rajone, vienas sudaužytas avarijoje ir *„du šiek tiek apdaužyti"*. Štai ir viskas. Nė vienas iš 10 arba 23 tvarkingų „migų" nebuvo net „truputį apgadinti".

Be to, jeigu tikėsime vis ta pačia „Operatyvine suvestine Nr. 01", 10 NAP veikė labai aktyviai: vos per 8,5 valandos lėktuvai kilo net 91 kartą. Vienas tvarkingas lėktuvas vidutiniškai kilo net 3 kartus! Ir dalyvavo 12–18 (taip tekste) oro mūšių. Negrįžtamųjų skraidymo personalo nuostolių visai nėra, numušto „išako" pilotas su parašiutu sėkmingai nusileido mūsų teritorijoje. Taip, nė vieno priešo lėktuvo net popieriuje numušti nepavyko, tačiau, atsižvelgus į 10 NAP ginkluotę ir nervingas pirmąsias karo valandas, vargu ar ši aplinkybė gali būti kam nors priekaištas.

Tačiau įdomiausia prasideda vėliau. Jau birželio 22-osios vakare 7 MAD štabo bendroje suvestinėje atsiranda 10 NAP nenurodyto tipo 8 lėktuvai, „nepataisomai sunaikinti žemėje", nors pats pulkas paliko tą patį „nesugadintą" Šiaulių aerodromą ir persikėlė į Platonę. [108] Birželio 23 dienos vakare, kaip nurodoma 7 MAD štabo „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 2", 10 NAP atsidūrė Rygoje, t.y. už pusantro šimto kilometrų nuo kovos

veiksmų zonos, be to, divizijos štabas buvo net kiek arčiau fronto, 8 km piečiau Mitavos, ir *„ryšio nei telefonu, nei telegrafu su daliniais neturėjo“*. [109] Gal būtent dėl to, kad nebuvo ryšio, fronto KOP štabo kombrigas Krupinas tą pačią valandą, t.y. 1941-06-23 18.00 „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 05“ nurodė, kad 10 NAP vis dar yra Platonėje, ir net iškėlė užduotį perbazuoti pulką atgal, arčiau fronto į Šiaulių aerodromą! [110]

Deja, nieko panašaus neįvyko ir pulkas, neaišku kodėl „susitraukęs“ iki vienos grandies dydžio, liko Rygoje. 7 MAD štabo birželio 24 dienos 17.00 „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 3“ skaitome: *„06-24 10 NAP 3 kartus skrido į žvalgybą Šilalės, Vaigubos rajonuose. Bazuojasi Rygos aerodrome“*. [111] 10 NAP štabo birželio 25-osios 17.00 „Operatyvinė suvestinė Nr. 03“ taip pat surašyta Rygoje. Dokumente sakoma, kad *„32 parengti ir 34 jauni lakūnai neturi lėktuvų“*, o pulkas per dieną trimis I-16 lėktuvais atliko 6 skrydžius. [112] Apie tai, kad vos prieš tris dienas pulke buvo dvi dešimtys naujųjų „migų“, neliko nė žodžio. Suprantama, galima spėti, kad priešas juos sunaikino per eilinį antskrydį, prieš eilinį snaudžiantį aerodromą, bet operatyvinėse suvestinėse nieko panašaus nerasime. Priešingai: „Priešo lėktuvai naktį 3 kartus po 3 lėktuvus skrido virš Rygos aerodromo: technika bombardavimo metu nenukentėjo, personalo nuostolių nėra...“

57 MAD

57 MAD buvo trys naikintuvų pulkai: už laimėjimus Suomijos kare apdovanotas „Raudonosios žvaigždės“ ordinu 49 NAP, 42 NAP ir formuojamas 237 NAP. Karo išvakarėse jie buvo dislokuoti labai keistai, to meto kalba galėtume pasakyti „kenkėjiškai“: 49 NAP – geriausiai parengtas, turintis neblogą kovinę patirtį, 60 jo žmonių apdovanota ordinais ir medaliais, karą sutiko Dvinsko ir Liksnos aerodromuose, t.y. giliame apygardos užnugaryje – 260 km nuo artimiausio pasienio taško, o štai tik pradėtas formuoti 237 NAP atsidūrė daug arčiau kovos veiksmų zonos – Varėnos ir Perlojos pasienio aerodromuose. Čia bazavosi ir 42 NAP.

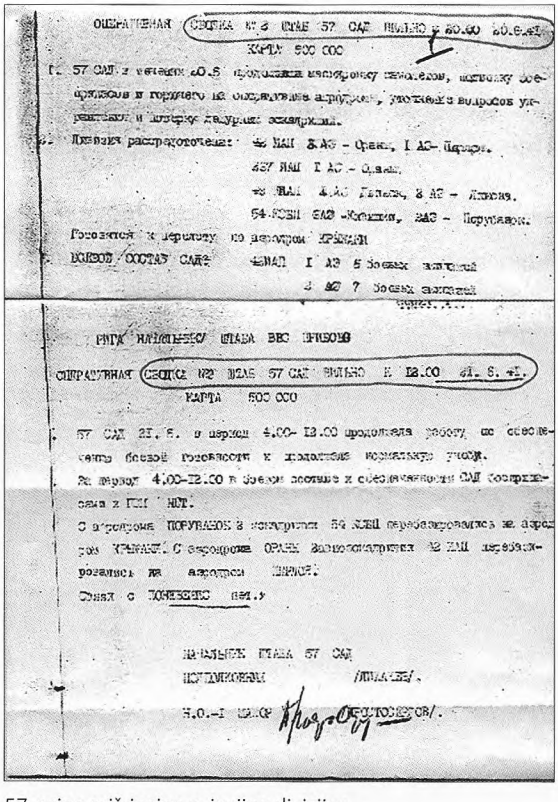
Daugpilio prieigų vaizdas iš vokiečių lėktuvo. Priekyje sugriautas tiltas per Dauguvą. Toliau vokiečių pastatytas laikinas tiltas. 1941 m.

Daugpilio (Dvinsko) aerodromas pirmosiomis karo dienomis.

Kiek galima spręsti iš išnagrinėtų dokumentų, 42 NAP buvo absoliutus „pasenusių tipų“ lėktuvų naikintuvų čempionas tarp visų vakarinių karinių apygardų – pagal įvairius duomenis, pulke buvo nuo 79 iki 100 kovos mašinų, daugiausia I-153 ir I-15bis. Jeigu orientuosimės į mažiausius skaičius, divizijos vado 1941-07-19 ataskaitą, 42 NAP turėjo 56 I-153, iš jų 9 sugedusius, 21 I-15bis, iš jų 3 sugedę, 2 I-16 – vienas sugedęs. [114] Net jeigu atmesime pasenusius I-15bis, pulke buvo 48 parengti kovai naikintuvai. 1941 metų birželio 1-ąją jame buvo 59 lakūnai. [25]

Atrodytų, kad lakūnų ir kovos lėktuvų skaičius visiškai atitiko, tačiau, prasidėjus karui, 42 NAP skraidyti nebuvo kam: *„42 NAP karo pradžioje buvo 31 lakūnas, kiti tobulinimosi kursuose bei mokėsi skraidyti naujais lėktuvais. Be to, pulke visai nebuvo eskadrilių vadų, jų padėjėjų ir atskirų grandžių vadų“*. [115] Ir tai po vienas per kitą Pabaltijo YKA gaunamų įsakymų dėl dalinių kovinės parengties krušos. Būtent toks pulkas atsidūrė ne kokiame tolimame Dvinske, bet pasienio aerodromuose!

„... Dar valandą iki priešo antskrydžio visi lakūnai sėdėjo lėktuvuose ir antskrydžio metu pakilo į orą. Buvo numušti 2 Me-109 ir 2 mūsų I-153, lakūnai iššoko. Vėliau, praėjus 20–40 minučių priešas pakartojo savo antskrydžius prieš šiuos du aerodromus, naudodamas tokią taktiką: Me-109 aktyviame mūšyje nedalyvavo, o stengėsi mūsų I-153 priversti pakilti į kuo didesnį aukštį, o paskui nuo jų atsiplėšę, pasinaudodami greičio persvara, smigdavo ir atakuodavo nusileidusius papildyti degalų lėktuvus.



57-osios mišriosios aviacijos divizijos operatyvinės suvestinės.

Tokie priešo veiksmai prieš Varėnos ir Perlojos aerodromus, kurie buvo išdėstyti 5 km atstumu vienas nuo kito, truko nuo 4.20 iki 13–14 valandos. Šiuose aerodromuose, esančiuose vos 80 km nuo sienos, kovinė veikla dėl dažnų priešo antskrydžių buvo nesėkminga, nes lėktuvai I-153 negalėjo persekioti ne tik Me-109 ir Me-110, bet ir kai kurių priešo bombonešių. Nors mūsų lėktuvai buvo išsklaidyti ir užmaskuoti, priešas juos toliau naikino žemėje, vos nusileidusius papildyti degalų. Priedangos lėktuvai, būdami ore, negalėjo nieko padaryti priešo naikintuvams Me-109 ir Me-110, kurie iš esmės ir puolė 42 NAP aerodromus...“ [115]

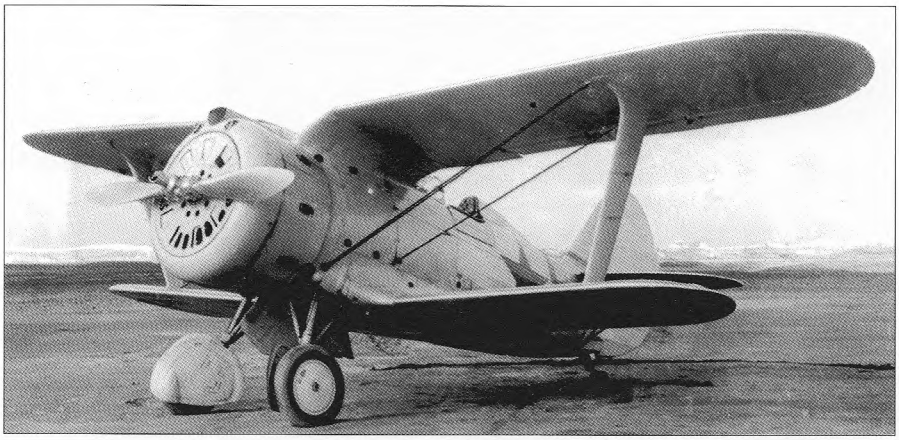
Sovietų aerodromas po vokiečių lėktuvų antskrydžio.

Taip buvo parašyta 1941 m. rugpjūčio 2 dienos raporte „Bendrieji duomenys apie 57-osios MAD kovinę veiklą nuo 1941-06-22 iki 1941-07-30), tačiau skamba visiškai šiuolaikiškai – būtent taip dabar pasakojama apie pirmąsias karo dienas. Pasenęs juokelis apie „taikiai snaudžiančius aerodromus" jau tapo nemadingas ir dabar įprasta naudotis paprastu taktiniu būdu – rasti kokią nors „burtų lazdelę", kuri buvo vokiečių rankose ir nulėmė neišvengiamą sutriuškinimą. Tačiau nedarysime skubotų išvadų.

Pirma, į akis krinta ir anksčiau aprašytais įvykiais visiškai pagrįstų abejonių sukelia keista chronologija: sovietų naikintuvams virš savų aerodromų labai greitai baigdavosi degalai ir jie leisdavosi, o štai vokiečių „meseriai" vis skraidė ir skraidė kaip užburti, ir benzino jiems nepritrūkdavo... Be to, jiems reikia dar bent 100 km nuskristi nuo savo aerodromo iki Varėnos ir tiek pat atgal, tad tikrovėje oro mūšiui virš sovietų aerodromų jiems likdavo vos 15–20 minučių!

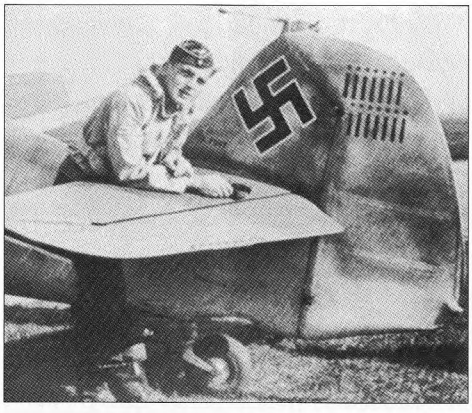
Sunku sutikti ir su kategorišku tvirtinimu, kad „čaikos" I-153 *„jokiu būdu negalėjo pasipriešinti priešo naikintuvams"*. Sumaniose rankose tai buvo visai ne žaislinis naikintuvas. Raporte „6-osios MAD kovinės veiklos ataskaita nuo 1941-06-22 iki 1941-09-20" divizijos vadas pulkininkas Sidnevas rašo: *„Vienu metu ypač Me-109, taip pat ir Me-110 vengė mūšio su 38 NAP I-153"*. [127] Galbūt draugas Sidnevas ir perdėjo, tačiau 1941 metų rugpjūčio 29 dienos įsakyme Nr. 017 Šiaurės vakarų fronto KOP vadas pažymi, kad kovojantis „čaikomis" 38-asis NAP (pulkas perginkluotas vėliau, rugsėjo 20 dieną), numušė 69 priešo lėktuvus. [137]

Anksčiau šioje knygoje buvo pažymėta, kad tarp Šiaurės vakarų fronto KOP aktyviausiai kariavusių aviacijos pulkų buvo 14 MAD 46 NAP, 16 MAD 92 NAP, 64 MAD 12 NAP, ginkluoti „čaikomis". Toliau, kitame skyriuje mūsų laukia Šiaurės vakarų fronto KOP 123-iojo ir 127-ojo naikintuvų pulkų tragiškos 1941 metų birželio 22-osios rezultatyviausi kovos veiksmų, atsižvelgus į galutinius duomenis, aprašymai. Likimo ironija – abu šie pulkai buvo ginkluoti ne naujausiais „migais" ir net visai neblogai sukurptais „išakais", o būtent lėtaeigiais biplanais I-153.



Sovietų lėktuvo I-153 prototipas – amerikiečių lėktuvas „Kertis" *Curties Hawk II.*

Sovietų naikintuvas I-153.



Vokiečių lakūnas asas F. Šysas (*F. Schiess*), numušęs 67 priešo lėktuvus.

Galime prisiminti 1943 metų instrukciją „Nurodymai, kaip kovoti oro mūšyje", kurioje buvo pasakyta: *„Jeigu tik „Čaikos" lakūnas visą laiką stebės aplinką, nerangus Me-109 neįveiks „Čaikos", manevringumas padarys ją nepažeidžiamą. I-153 visada gali išvengti atakos ir sutikti priešą ugnimi į kaktą. Dažnai būna taip, kad I-153 gali šaudyti į Me-109, o tas tiesiog nespėja visiškai atsisukti į „Čaiką".*

Galime atkreipti dėmesį į tai, kad tokiais pačiais žodžiais savo susitikimų su sovietų naikintuvais biplanais patirtį* aprašo vokiečių asas Fransas Šysas: *„Mes susitikome su 20 naikintuvų „Kertis", pagal „ispanišką manierą" jis juos vadina „Kerčiais"**, jų lakūnai puikiai žinojo, ką reikia daryti. Jie stengėsi mums užskristi iš uodegos pusės ir taip užimti patogią padėtį, leisiančią atidengti ugnį. Rusai skubiai apsisukdavo 180 laipsnių ir sutikdavo mus tiesiai į kaktą. Tokiame mūšyje švęsti pergalę galėjai tik nusišypsojus sėkmės deivei..."*

* Curties Hawk II – buvo tvirtinama, kad būtent šio lėktuvo kopija yra sovietų lėktuvas I-153 „Čaika"(vertėjo pastaba).

** Greičiausiai Šysas aprašo oro mūšį, kuris vyko birželio 22-ąją virš Kobrino. Kaip tik ten eskadros JG-53 štabo grandis pasitiko 123 NAP „čaikas". Vokiečiai pranešė apie tris šiame mūšyje numuštus I-153.

Tačiau yra daug efektyvesnis būdas atskleisti realų vaizdą, nei galvą laužyti prie taktinių techninių duomenų lentelės ar cituojant atsiminimų ištraukas – užtenka pažvelgti į kitus 57 MAD dokumentus, būtent į tuos, kurie surašyti ir pasirašyti tiesiogiai 1941 m. birželio 22 d. įvykių sūkuryje:

„Operatyvinė suvestinė Nr. 1“, 57 MAD štabas, Vilnius, 1941-06-22, 10.00 valanda

1. 1941-06-22 3.25, 57 MAD paskelbė kovos aliarmą ir 4.00 buvo pasirengusi vykdyti kovos užduotis.

2. 4.25, dvylika I-153 42 NAP veikė su vienu Me-109 ir trimis Do-17, atakavusiais Oranų (Varėnos) aerodromą. Rezultatas – priešas nuostolių nepatyrė. Mūsų nuostoliai: 3 lėktuvams būtinas remontas, sužeistas vienas lakūnas ir vienas raudonarmietis.

6.25, du Me-109 pamėgino atakuoti Varėnos aerodromą, buvo apšaudyti iš zenitinių kulkosvaidžių. Abiejose pusėse nuostolių nėra.

9.00, dvylika I-153 Varėnos rajone H-800 m kovėsi oro mūšyje su mėginusiais atakuoti Varėnos aerodromą penkiais Me-109. Priešas pasitraukė iš mūšio ir grįžo į savo teritoriją. Nuostolių abiejose pusėse nėra. Vienas I-153 lėktuvas buvo pramuštas kulkų.

9.30, trys I-153 puolė du bandžiusius atakuoti Varėnos aerodromą Me-109. Vienas Me-109 mažame aukštyje grįžo į savo teritoriją, antrasis, ko gera, galėjo nutūpti priverstinai.

Pulkas dislokuotas operatyviniuose aerodromuose, juose kovinės parengties yra 21 lėktuvas...

...4. 9.05, trys 42 NAP lėktuvai išskrido perimti priešo bombonešių. Rezultatas – priešas dideliame aukštyje grįžo į savo teritoriją. 32 lėktuvus turintis pulkas yra kovinės parengties.

5. PAPILDYMAS: 11.10 (taip tekste – M. S.), *Varėnos aerodromą daugybę kartų atakavo priešas, rezultatas: aerodrome padegti trys lėktuvai bei du mūsų lėktuvai numušti oro mūšyje.*

6. Nuo 3.25 iki 10.00 57 MAD atliko 30 išskridimų. Nuostoliai: 3 lėktuvus būtina remontuoti, 2 lėktuvai sunaikinti žemėje ir 2 ore. Priešo nuostoliai tikslinami.

57 MAD pasirengusi vykdyti kovines užduotis.
Prašau suteikti aerodromą persidislokuoti iš Varėnos aerodromo.
Štabo viršininkas papulkininkis Lichačiovas
Operatyvinio skyriaus viršininkas majoras Prostoserdovas“ [116]

Jeigu ne aerodromo pavadinimas, pulko numeris ir data, sunku būtų patikėti, kad „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 1“ minimas tas pats įvykis, kuris vos po 40 dienų aprašomas tokiais žodžiais: *„Net atsižvelgus į mūsų lėktuvų išsklaidymą ir maskuotę, priešas toliau juos naikino žemėje“.*

Tikrovėje net norėdamas jokio „naikinimo“ nerasi. Mažomis grupėmis, nuo 2 iki 5 lėktuvų, priešas, kiek galima spręsti iš dokumento, nedrąsiai ir nelabai atkakliai mėgino atakuoti Varėnos aerodromą. 42 NAP aktyviai, nors ir nelabai sėkmingai, priešinosi turėdamas nuolatinę kiekybinę persvarą. Tokioje situacijoje, kai pulke nebuvo geriausių patyrusių lakūnų – eskadrilių ir grandžių vadų, – nieko gera laukti nevertėjo. Birželio 22-osios ryte iš, ko gera, turėtų 48 tvarkingų 42 NAP negrįžtamai prarasti ir sugadinti tik 7 lėktuvai. Operatyvinėje suvestinėje nurodyti 32 kovai parengti lėktuvai kol kas beveik atitinka pulke esamą lakūnų, o ne technikos skaičių. Be to, Varėnos aerodrome bazuojasi ir 237 NAP, karo pradžioje turėjęs 13 tvarkingų I-153. Skraidymo personalo nuostolis – vienetinis – „sužeistas vienas lakūnas“. Koks tai „naikinimas“?

1941-06-23 dienos „Operatyvinė suvestinė Nr. 2“ archyvo byloje neišsaugota, liko tik trumpas įrašas *„1941-06-23 dienos Operatyvinėje suvestinėje Nr. 2“* ŠŠT* skyriuje. Tiesa, yra bauginančio turinio pranešimas iš kombrigo Krupino „Panevėžio štabo“, fronto KOP štabo, „Operatyvinė suvestinė Nr. 05“, sudaryta birželio 23-iąją 18.00: *„57 MAD – ryšio su MAD štabu nėra, 49 NAP dengia Dvinsko ir Liksnos aerodromus, iš likusiųjų dalinių žinių nėra“.* [124]

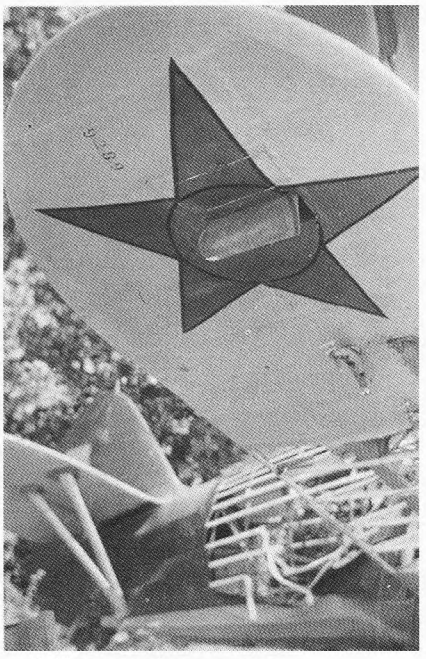
Sprendžiant iš birželio 24-ąją 12.00 sudarytos „Operatyvinės suvestinės Nr. 3“, tuo metu iš 42 NAP liko tik numeris: *„42 NAP ir 237 NAP neskraidė, tvarkė techniką“.* [117] Tokį liūdnoką įvertinimą visiškai patvirtina ir kiek anksčiau sudarytas birželio 23-iosios 24.00 „Kovinis pranešimas“ labai keistu numeriu: 357, *„42 NAP. Du ekipažai Dvinsko aerodrome, 2 ekipažai – Liksnoje. Tolesnė pulko sudėtis nustatinėjama...“* [118] Deja, nieko gera išsiaiškinti nepavyko. Birželio 24-osios 22.00 „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 4“ ir birželio 25-osios 20.00 Nr. 5 42 NAP net neminimas....

Sovietų aerodrome. 1941 m. liepos 30 d.

Tai kas nutiko naikintuvų pulkui? Kur, kada ir kaip jis buvo sutriuškintas? Tikiuosi, skaitytojui, kuris sutelkė jėgas, kantrybę ir perskaitė šios knygos ankstesniuosius puslapius, panašūs klausimai jau pateko į retorinių, t.y. puikiai suvokiamų, nereikalaujančių detalaus atsakymo klausimų eilę. Suprantama, 42 NAP, kaip ir daug kitų, dingo „perbazavimo procese“. Labai gaila, bet 57 MAD ir pulko vadai pamiršo (ignoravo) statuto nurodymus, kuriuose sakoma, kad *„atsitraukimas yra pats sudėtingiausias manevras“.* Ypač sudėtingas šis „manevras“ turėjo būti pulkui, kuriame 1941 metų birželio 22-osios ryte buvo dvigubai daugiau lėktuvų, įskaitant laikinai sugedusius, negu lakūnų.

* ŠŠT – štabo šifravimo tarnyba, skyrius, šifruojantis ir dešifruojantis dokumentus (vertėjo pastaba).

Pirmosiomis karo dienomis vokiečių užimtame sovietų aerodrome greitasis bombonešis SB-2M.



Paliktas aerodrome sovietų naikintuvas I-153.

Patį paprasčiausią ir trumpą „perbazavimo" padarinių aprašymą atrasime jau anksčiau daugybę kartų minėtame 1941 m. rugpjūčio 2-osios 57 MAD vado raporte:

„[Birželio 22-ąją] 9.10 aš iškėliau [fronto] KOP vadovybei, taip pat divizijai klausimą dėl pulko perbazavimo. Be dviejų aerodromų, kuriuos užėmė 54 BAP, daugiau aerodromų Vilniaus rajone nebuvo. Esančius viename aerodrome [Oranuose] išvesti 237 NAP ir 42 NAP trylika ekipažų su I-153, leidimą divizijos vadas gavo tik 14 valandą ir tai tik į vieną iš 8 MAD aerodromų (sprendžiant iš Šiaurės vakarų fronto KOP štabo „Operatyvinės suvestinės Nr. 03", tai buvo Makštavos aerodromas – M. S.), *kuris taip pat buvo dislokuotas netoli fronto ir prieš jį vykdyta antskrydžių* (matyt, pulkininko Katičevo nuomone, naikintuvų pulką reikėjo perdislokuoti toliau nuo fronto linijos, ten, kur priešas dar negalėjo nuskristi? – M. S.)

Perskrendant sunkiai sužeistas pulko vadas majoras Belousovas, o divizija nuo šio meto neturėjo jokių galimybių (???) *susisiekti ryšiu su* ***pulko likučiais*** (paryškinta mano – M. S.), *kuris 06-23 vakare buvo permestas į Panevėžį ir dirbo pagal fronto KOP vadovybės nurodymus. Dalis 42 NAP ir 237 NAP lėktuvų mano įsakymu nutupdyti į 54 BAP aerodromus... Sužeidus pulko vadą ir pulkui tapus pavaldžiam fronto KOP vadovybei, jo valdymas buvo sutrikdytas, nė vieno eskadrilės vado tuo metu nebuvo. Likę 42 ir 237 NAP (neįskaitoma, pirmasis skaičius – 1, antrasis 2 arba 9) lėktuvai vėliau buvo sujungti į vieną grupę, kuriai vadovavo 237 NAP vadas kapitonas Suvorovas, o likusieji lakūnai be technikos buvo išsiųsti į SSRS centrus gauti naujų lėktuvų bei mokytis jais skraidyti..."* [119]

Jeigu 42 NAP „likučiai“ iš tiesų buvo „permesti į Panevėžį ir dirbo pagal fronto KOP vadovybės nurodymus“, tai šis darbas truko labai trumpai. Jeigu tikėsime 57 MAD štabo „Koviniu pranešimu Nr. 6“, birželio 24-ąją, t.y. trečiosios karo dienos vakare, 42 NAP ir 237 NAP jau buvo... Baltarusijoje, Polocke, už 320 km nuo artimiausio vakarinės sienos taško! Be to, *„vadovaujami kapitono Suvorovo 42 ir 237 pulkai buvo sujungti, nes juose liko labai mažai lėktuvų. Be to, į šį jungtinį pulką įtraukti 10 kitų divizijų ekipažų, nežinančių, kur yra jų daliniai... Traukiantis mūsų daliniams, persibazuojant iš Vilniaus ir Dvinsko, liko 36 lėktuvai, kurių negalėjome perdislokuoti dėl to, kad jie buvo sugadinti. Beveik visi jie sudeginti“.* [120] O juk Šiaurės vakarų fronto KOP toks chaosas tvyrojo jau trečiąją karo dieną.

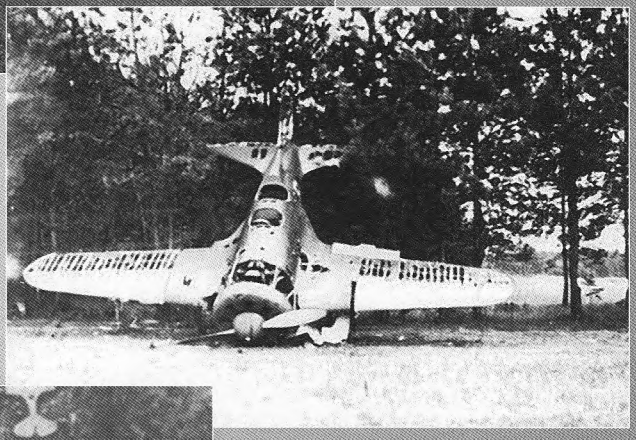
Baltarusijoje, Polocke, jungtinė grupė ilgai neužtruko ir jau 57 MAD štabo „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 8“, surašytoje birželio 27-ąją 22.00, skaitome: *„ Jungtinis NAP iš 42, 237, 46* (aiški spausdinimo klaida, nes šis pulkas buvo Vakarų Ukrainoje, Dubno–Mlynovo rajone – M. S.) *naikintuvų aviacijos pulkų ir 61 ŠAP 17.20 [turėdamas] 8 I-153 ir 5 lėktuvus I-15bis, persibazavo iš Polocko aerodromo į Idricos aerodromą...“* [121] Idrica – kaimelis RSFSR Pskovo srities Sebežo rajone.

Kaip ir reikėjo tikėtis, taip skubiai ir su tokiu erdvės polėkiu „persibazuojnt“, milžiniška kovinės technikos dalis buvo prarasta. Užtenka palyginti buvusį pradinį lėktuvų skaičių trijuose minėtuose pulkuose su birželio 27-osios 22.00 „likučiais“. Varėnos ir ypač Vilniaus aerodromai buvo tiesiog užversti paliktomis „čaikomis“ ir, kai birželio 24–25 dienomis vokiečių naikintuvai iš JG-27 eskadros perskrido iš Suvalkų rajono į Vilnių, jiems teko valyti skraidymo lauką ir suvilkti sovietų lėktuvų likučius bei nuolaužas į didelę kaugę aerodromo pakraštyje. Daugybė fotografijų tai patvirtina. Jau birželio 25-ąją sovietų lėktuvai bombardavo Vilniaus aerodromą, [122] siekdami sunaikinti ten paliktus 54 BAP tvarkingus SB ir Ar-2.

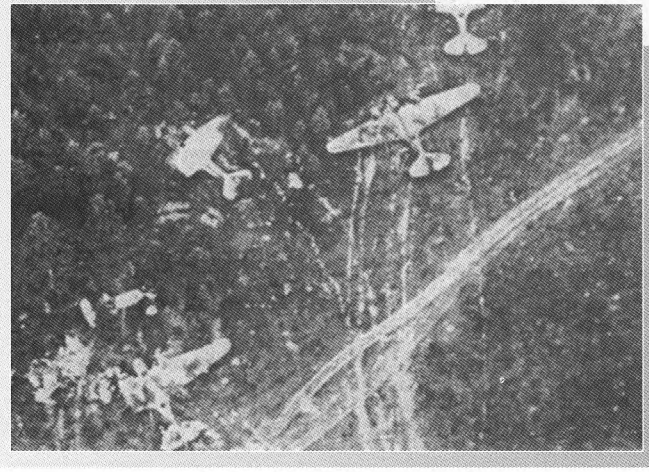
Dingo ne tik technika. Perbazuojant „atsiliko“ ir žmonės, o tokių buvo ne taip mažai... Pranešime „Aviacijos divizijos kovinės veiklos sąrašas“ tiems, kas jau susimaišė, tai pirmoji iš trijų rastų ataskaitų, be jokių komentarų ir vertinimų pasirašyta 1941 metų liepos 19-ąją 57 MAD vado pulkininko Katyčevo. Viena fraze pasakyta viskas: *„Persibazuojant iš Oranų ir Vilniaus į Dvinską, iš 42 NAP negrįžo 124 žmonės, o iš 237 NAP 63 žmonės“.* [123]

Geriausias naikintuvų divizijos pulkas – 49 NAP – birželio 22-ąją praleido Dvinsko ir Liksnos aerodromuose. Sprendžiant iš 57 MAD štabo ir fronto KOP štabo operatyvinių suvestinių, pirmąją karo dieną priešo aviacija Dvinsko rajone nebuvo aktyvi, o pirmieji antskrydžiai prieš Dvinsko aeromazgo aerodromus prasidėjo tik birželio „23 dienos vakare“. [125] Sovietų KOP vadovybė taip pat nesiėmė iniciatyvos 49 NAP priversti imtis aktyvių veiksmų, iš dalies – perbazuoti pulką arba nors keletą jo eskadrilių ar-

Sovietų sunkusis bombonešis TB-3, paliktas Panevėžio aerodrome.

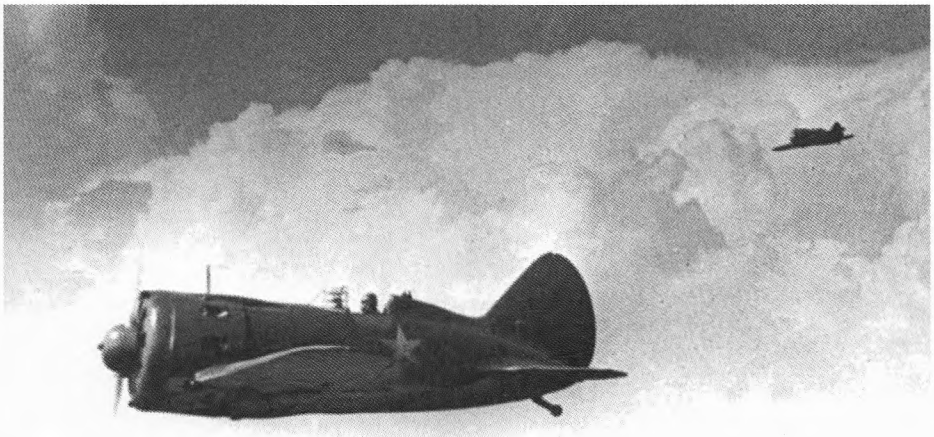


Sovietų lėktuvas užmaskuotas aerodromo pakraštyje po vokiečių lėktuvų antskrydžio. 1941 m.



Palikti subombarduoti sovietų lėktuvai, vokiečių nutempti į aerodromo pakraštį.

čiau fronto. Be to, net šiomis „šiltnamio" sąlygomis pulkas sugebėjo patirti akivaizdžių nuostolių. Anksčiau minėtas „Kovinis pranešimas" keistu numeriu 357 ir birželio 23 d. 24.00 dar keistesniais žodžiais „*trijų dienų nuostoliai*" praneša, kad du I-16 buvo prarasti oro mūšyje, vienas I-16 „sudužo kildamas", aštuonis I-153 priešas išvedė iš rikiuotės žemėje. Kol kas pernelyg negriaunant pačių paprasčiausių aritmetikos apskaičiavimų, parengtų kovai I-16 skaičius sumažėjo nuo 25 iki 20, o kovai parengtų „čaikų" – nuo 38 iki 29. [118]



Sovietų naikintuvai I-16 skrydyje.

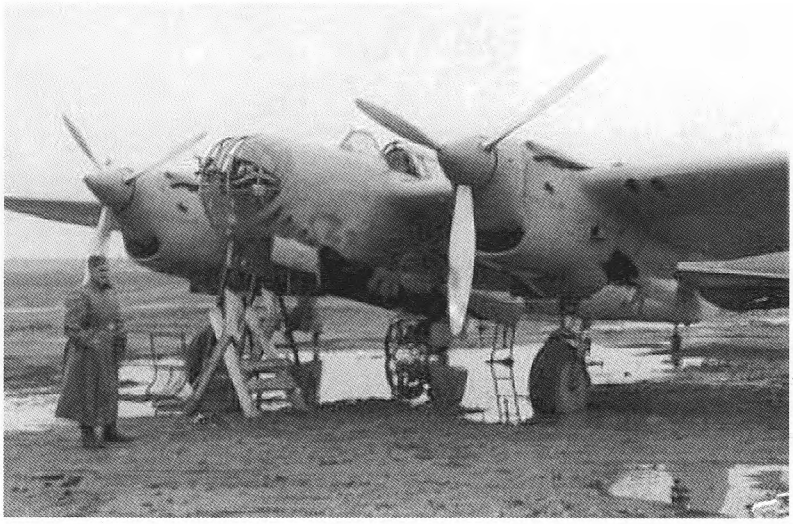
4 MAD ir 6 MAD

Vienintelis 4 MAD naikintuvų pulkas 38 NAP, turintis 52 „čaikas" ir 4 „išakus" bei 52 lakūnus, priklausė priešlėktuvinei gynybai, saugojusiai Taliną, kuris tuo metu pagal statusą buvo Raudonosios žvaigždės ordino Baltijos laivyno pagrindinė karinė jūrų laivyno bazė. Kadangi sovietų vadovybei, pasinaudojus Suomijos aerodromais, tolimojo veikimo bombonešių antskrydžiai, matyt, atrodė visiškai įmanomi, galimybė perbazuoti 38 NAP į pietuose prasidėjusių kovinių veiksmų zoną net nebuvo svarstyti.

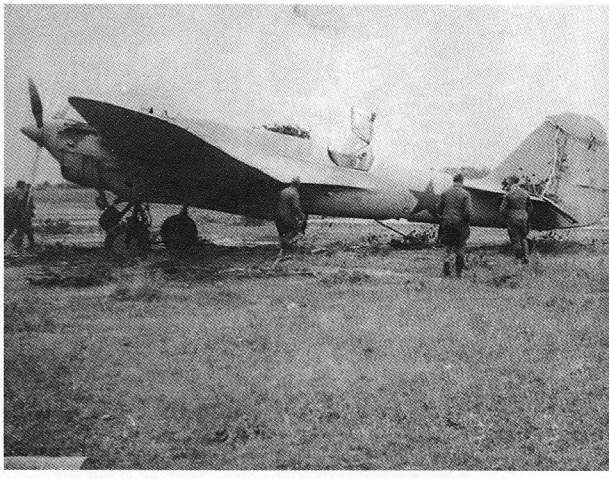
6 MAD priklausė du naikintuvų pulkai, neskaičiuojant formuojamo 239 NAP, praktiškai neturinčio technikos, 21 NAP, turintis 55 tvarkingus I-16 ir 53 lakūnus, bazavosi Rygos aerodromuose ir buvo laikomas priešlėktuvinės gynybos pulku. Nuo birželio 22-osios ryto iki vėlaus vakaro vokiečių aviacija antskrydžių prieš Latvijos sostinę nevykdė, tam nebuvo jokio karinio operatyvinio reikalo ar politinio tikslo*. Būtent todėl 21 NAP, taip pat kaip ir „Talino" 38 NAP, pirmąją karo dieną praktiškai nieko neveikė.

Visiškai kitokia padėtis susiklostė 1941 m. birželio 22-ąją Liepojos (Libavos) padangėje. Uostamiestis, karinė jūrų bazė, Liepojos laivų remonto gamyklos, esančios vos už 50 kilometrų nuo tuometinės Rytų Prūsijos sienos, tapo įnirtingų daugybės vokiečių aviacijos smūgių objektu. Daug vėlesnėje, 1941 m. liepos 30-osios ataskaitoje „Apie 6 MAD kovinę veiklą" tarp „didelių pulko technikos nuostolių priežasčių" nurodoma, kad *„jūroje visiškai nebuvo oro erdvės stebėjimo, pranešimo ir ryšio postų"* ir kad *„atviroje vietovėje esantys aerodromai buvo gerai žinomi vokiečiams"*. [128] Birželio 22-osios 22.00 Šiaurės vakarų fronto štabo „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 01" pranešama, kad *„Libava buvo bombarduota 13 kartų"*. [126] Visa tai turėjo atremti majoro Zaicevo 148 NAP.

* Įprasta sovietinio skaitytojo ausiai ir akiai mitologija primygtinai prašosi bombardavimo, be to, būtinai turėjusio įvykti aušta nt birželio 22-ajai. Būtent todėl vieno labai nusipelniusio draugo memuaruose birželio 22-oji 21 NAP aerodrome aprašyta beveik tiksliai pagal žinomą anekdotą apie krokodilus, kurie „skraido, bet labai, na, labai žemai".
„Iš Liepojos grįžau į Rygos aerodromą. Prie KP (kontrolės punkto) mane sutiko 21-ojo naikintuvų pulko vadas. „Kokia padėtis?" – klausiu. – Bombardavo". Tiesa, nesmarkiai. Lėktuvai išsklaidyti, lakūnai kabinose. Laukia komandos..."



Greitasis bombonešis SB-2, paliktas Latvijos lauko aerodrome.



Vokiečių kariai eina pažiūrėti traukiantis aerodrome palikto sovietų lėktuvo. Latvija. 1941 m.

Karo pradžioje pulkas turėjo 68 naikintuvus I-153, iš jų 59 – tvarkingus bei 57 lakūnus, tačiau tarp jų *„06-22 kovos veiksmams buvo parengti tik 36 žmonės“.* [128] Vienas iš 148 NAP kovinės veiklos epizodų birželio 22-osios 12.30 6 MAD štabo „Koviniame pranešime Nr. 01“ aprašomas taip: *„10.50 šeši priešo bombonešiai bombardavo Libavos aerodromą iš 3000 metrų aukščio* (aiškiai matyti, kaip padidėja aukštis, iš kurio metamos bombos esant aktyvioms pasipriešinimo priemonėms, iš skutamojo skridimo aukščio „Geringo sakalai“ bombarduoja tik „snaudžiančius“ arba „tylinčius“ aerodromus – M. S.). *18 pulko lėktuvų pakilo atremti bombardavimo. Kylant sudegė vienas lėktuvas I-153, keturi lėktuvai sugadinti. Aerodromas tvarkomas“.* [129]

Antroje dienos pusėje nuo 16.30 iki 18.09 pulkas net atakavo puolančią Libavą priešo sausumos kariuomenę: *„148 NAP du kartus skrido atakuoti motociklų kolonos Palangos–Poluknės kelyje“.* [130] Birželio 22-osios 148 NAP naikintuvų pergalių ir nuostolių visiškai tiksliai nustatyti nepavyko. Lėktuvų, numuštų Libavos rajone pirmąją karo dieną, liuftvafės nuostolių sąraše nėra. 1941-06-22 dienos 19.00 Šiaurės vakarų fronto KOP štabo „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 03“ 6 MAD nurodomi tokie naikintuvų I-153 nuostoliai, praktiškai tai galėjo būti tik 148 NAP naikintuvai: *„Žemėje sunaikinti 4 I-153, kulkų ir skeveldrų sugadinti 11 I-153“.* [131] Nuostoliai nemaži, tačiau apie sutriuškinimą ir „sunaikinimą“ kol kas kalbėti neverta.

Vokiečių kariai Gruobinios miestelyje netoli Liepojos. 1941 m. birželio 23 d.

Vermachto daliniai ties Liepoja. 1941 m. birželio 23 d.

Palikta sudaužyta sovietų technika Rygoje. Tankai BT-7 prie tilto per Dauguvą. 1941 m.

Keista visai kas kita, o būtent tai, kad minėtoje „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 03" 148 NAP pulko dislokacijos vieta 19.00 nurodoma Ryga! O kitoje, birželio 22-ąją 17.00 „pulkininko Raskazovo Rygos štabo" sudarytoje „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 1" 148 NAP bazavimosi vieta nurodoma Libava. [132] Birželio 23-iąją 18.00 „kombrigo Krupino Panevėžio štabo" „Operatyvinė suvestinė Nr. 05" 148 NAP aerodromą įkurdina Šiaulių aerodrome (!), nors suvestinės tekste sakoma, kad 6 MAD naikintuvai *„dengė Rygos miestą ir aerodromą, Mitavos ir Platonės aerodromus ir savo motorizuotuosius mechanizuotuosius dalinius Rosijėnų, Skaudvilės rajone"*, o Šiauliai visai neminimi. [133] Galiausiai „Rygos štabo" „Operatyvinė suvestinė Nr. 3" galutinai fiksuoja įvykusį 148 NAP perbazavimą iš Libavos į Rygą: *„1941-06-24 2–4 d. 148 NAP bei 21 NAP veikė kartu su Rygos miesto priešlėktuvine zenitine artilerija atremdami priešo KOP dalinių sistemingus naktinius antskrydžius"*. [134]

Ko gera, būtent šįkart perbazuojant „priešo netikėto smūgio į aerodromą metu sunaikintų" lėktuvų skaičius žaibiškai padidėja: 1941 m. liepos 30-osios ataskaitoje „Dėl 6 MAD kovinės veiklos" 148 NAP eilutėje nurodomi 25 lėktuvai, „priešo sunaikinti žemėje", ir 19 „lėktuvų, sunaikintų evakuojantis". [135]

2.5. „KARO VĖJAS MUS BLOŠKĖ VIS TOLYN...“

Matyt, birželio 22-osios vakare Šiaurės vakarų KOP vadovybė dar negalėjo įvertinti prasidėjusios katastrofos, t.y. aviacijos dalinių „naikintuvų perbazavimo“ viso masto. Neįvertinus šių veiksmų rezultato, atsirado energingas ir „kietas“ birželio 22 d. 20.00 „Kovinis įsakymas Nr. 02/OP“:

„1. Priešas, įveikdamas mūsų dalinių pasipriešinimą, toliau didina laimėjimus padedamas savo tankų ir motorizuotųjų mechanizuotųjų dalinių Kvėdarnos–Skuodo, Tilžės–Tauragės, Suvalkų–Alytaus ruožuose. Visą birželio 22-ąją priešo aviacija nedidelėmis grupėmis sistemingai smogė mūsų aerodromams.

Oras – kamuoliniai debesys iki 5 balų, matomumas 15–20 km. Vėjas silpnas, kryptis nepastovi.

2. Birželio 23-iąją mūsų sausumos daliniai pietiniame ruože sutrukdė priešo veržimąsi, naikina priešo Tauragės grupuotę.

3. Pabaltijo YKA KOP (taip tekste, matyt, draudimas vartoti terminą „frontas“ labai įsitvirtino fronto štabo karininkų galvose – M. S.) *visą birželio 23-iąją 8-osios armijos smogiamosios grupuotės veiksmų rajone kaunasi dėl viešpatavimo ore ir padeda naikinti Tauragės grupuotę.*

4. 6 MAD dengiami 15 ir 31 NAP visą birželio 23-iąją naikino priešo aviaciją Memelio, Nidos, Tilžės aerodromų rajonuose bei padeda 8-osios armijos smogiamajai grupuotei naikinti Tauragės grupuotę.

5. Auštant birželio 23-iajai, 7 MAD sunaikins priešo aviaciją Pilkalėnų, Insterburgo, Gumbinės rajonuose ir toliau veiks pagal 8-osios armijos planą.

Vokiečių kariuomenė keliasi tiltu per Jūros upę prie Tauragės. 1941 m. birželio 22 d.

6. 57 MAD ir 8 MAD 61 ŠAP veikia pagal 11-osios armijos planą (t.y. pietiniame fronto sparne – M. S.).

7. Birželio 23-iąją 4.00 pirmajam ešelonui smogti priešo aviacijai, esančiai aerodromuose, kitą galingą smūgį smogti birželio 23-iąją 7.00.

8. Kovinės veiklos tempas: naikintuvai ir šturmo lėktuvai po 3 išskridimus, bombonešiai – po 2 išskridimus.

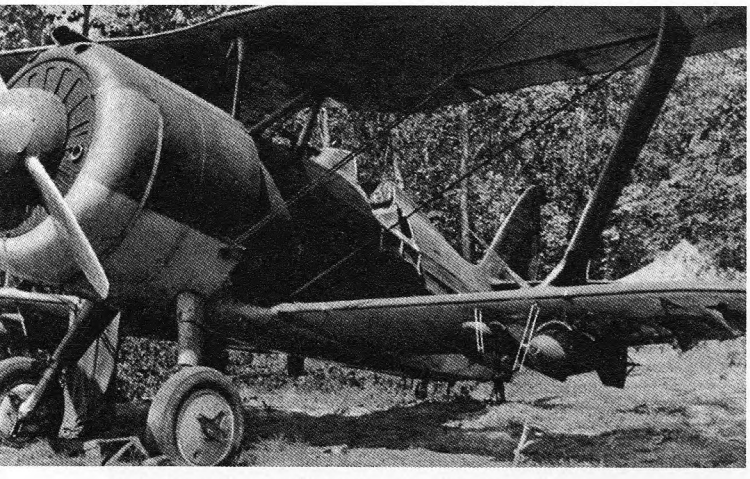
9. Mano vadavietė – Panevėžys.

Pabaltijo YKA KOP vadas aviacijos generolas majoras Jonovas
Pabaltijo YKA KOP štabo viršininkas kombrigas Krupinas“ [136]

Mes jau niekada nesužinosim, ar tikėjo Šiaurės vakarų fronto KOP vadas, kad praradę kovingumo likučius aviacijos pulkai galės nors iš dalies įvykdyti jiems skirtą uždavinį. Po keturių dienų generolas majoras Jonovas bus suimtas ir po daugelį mėnesių trukusio „tardymo" 1942 metų vasarį sušaudytas.*

Fronto KOP vadovybės garbei reikia pasakyti, kad štabas liko Panevėžio miško vadavietėje net iki birželio 24-osios, kai dauguma generolo Jonovo valdinių jau „persibazavo" už Dauguvos ir dar toliau į rytus. Bet kokiu atveju daugybę kartų pasikartojantis žodis „sunaikinti" neturi mūsų klaidinti dėl KOP vado klaidingo įsitikinimo – tai standartinis sovietų karinei kalbai terminas; reikalavimas „sutriuškinti priešą" nuolat egzistavo 1941 metų vasaros koviniuose įsakymuose net ir tais atvejais, kai kariuomenės būklė neleido jai durti priešui bent smeigtuku.

Savaime suprantama, apie kokį nors 15 ir 31 NAP naikintuvų bandymą pridengti bombonešius net negalėjo būti kalbos, šių pulkų didžioji technikos dalis buvo palikta, personalas pakeleivingomis mašinomis ir pėsčia „persibazavo" į Platonę bei Rygą, ryšys su fronto KOP ir divizijos štabu buvo prarastas. Kaip galima spręsti iš birželio 23-iosios 9.00 ir 18.00 valandos fronto KOP „Panevėžio štabo" „Operatyvinių suvestinių Nr. 04 ir 05", bombonešiams nepagelbėjo ir kiti naikintuvų pulkai. Dar blogiau, vokiečiai vėl smogė pirmieji.



Paskubomis besitraukdami sovietų lakūnai paliko parengtą skrydžiams ir kovai lėktuvą I-15bis.

Naktį iš birželio 22 d. į 23-iąją vokiečių aviacija vėl smogė Mitavos aerodromui, kuriame buvo dislokuota 6 MAD 31 BAP ir išvakarėse persibazavęs iš Estijos 4 MAD 50 BAP. Ir nors nakties tamsoje bombos nesirenka aukų, atsitiko taip, kad ir šiuo atveju papulkininkio Dobyšo 31 BAP pulkas patyrė minimalių nuostolių: *„Birželio 23-ioji. 2.30 priešas smogė Mitavos aerodromui. 50 BAP iš rikiuotės išvesta dvidešimt lėktuvų. Iš jų: 8 sudegė, 12 sugadinti. 31 BAP sudegė 1, sugadinti 3. Nuostoliai: sužeisti 2 žmonės. Iš smūgio zonos patraukta dalis 50 BAP, 31 BAP ir 241 ŠAP lėktuvų."* [138]

* Sprendžiant iš 1942 m. sausio 29-osios L. Berijos paaiškinamojo rašto, Jonovas buvo „demaskuotas" dar 1939 metais. Jis tapo „antisovietinio karinio suokalbio" dalyviu „ir kenkė statant aerodromus". Dėl jo atsakomybės už Šiaurės vakarų fronto KOP sutriuškinimą nėra nė vieno žodžio. Labai tikėtina, kad suėmimas ir susidorojimas įvyko 1941 m. gegužės mėn. NKGB pradėjus plėtoti grandiozinę „aviatorių bylą" ir su Jonovo veiksmais jam esant fronto KOP vadu buvo visiškai nesusijęs.

Sudegęs sovietų greitasis bombonešis SB-2M Mitavos (Latvija) aerodrome.

Birželio 22-ąją dar vienas 4 MAD 35 BAP ir praktiškai visas pulko personalas, t.y. 42 lėktuvų SB ekipažai, persibazavo iš Estijos Tartu ir Vychmos aerodromų į Platonę. [139] Birželio 23-iąją naktį ir anksti ryte šiam aerodromui taip pat smogė vokiečių aviacija. Rytinėje fronto KOP štabo „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 04" apie lėktuvų nuostolius Platonės aerodrome nieko nepasakyta: vakarinė, 18.00 „Operatyvinė suvestinė Nr. 05" praneša, kad *„priešo antskrydžio metu virš Platonės aerodromo sunaikintas vienas SB; sugadinti 3 SB"*. [140] Rimtai šnekant, net šių nedidelių nuostolių vienareikšmiškai negalime priskirti 35 BAP nuostoliams, nes Platonėje galėjo būti ir 31 BAP lėktuvų ir „praskrendančių sakalų" iš kitų bombonešių dalinių. Tačiau daug vėliau sudarytame raporte „Dėl 4 MAD dalinių kovos veiksmų karo su Vokietija metu nuo 1941 m. birželio 22-osios iki liepos 30-osios" nuostoliai žemėje išauga daugybę kartų:

„... Karo pradžioje per dvi dienas Platonės ir Mitavos aerodromuose kiekviename bazavosi iki 3 aviacijos pulkų (iš ekipažų raporto). *Dėl to, kad aerodrome nebuvo priešlėktuvinės gynybos, tvyrojo visiškas neorganizuotumas* (nebuvo vyresniojo viršininko), *trūko degalų ir šaudmenų* (apie degalų ir šaudmenų" „trūkumą" Pabaltijo YKA aerodromuose papasakosiu vėliau – M. S.), *buvo sunaikinti 42 SB lėktuvai. Tokia 4 MAD dislokacija ir jos dalinių panaudojimas tai niekas kitas, kaip tik kenkimo padarinys..."* [141]

Nors anksčiau pateiktame „Koviniame įsakyme Nr. 02/OP" apie 4 MAD iš viso nieko nesakoma, jos bombonešių pulkai aktyviai dalyvavo birželio 23-iosios kovos veiksmuose. Būtent tokią išvadą galima padaryti remiantis fronto KOP „Operatyvine suvestine Nr. 05": *„4 MAD visą dieną dengė Taliną, veikė virš Insterburgo, Keningsbergo, Priekulės, Memelio aerodromų ir virš motorizuotųjų bei mechanizuotųjų priešo dalinių Skaudvilės, Raseinių, Tauragės rajonuose. Po antskrydžio virš Keningsbergo užfiksuota keletas gaisrų židinių"*. [140] Apie divizijos bombonešių nuostolius, išskyrus anksčiau pateiktuosius aerodromuose, nieko nekalbama. 35 BAP labai aktyviai veikė ir kitomis dienomis.

Daug dramatiškiau plėtojosi birželio 23-iosios įvykiai 7 MAD bombonešių daliniuose. Birželio 23-iąją antrą valandą nakties 9 BAP buvo gautas šis divizijos vado pulkininko Petrovo įsakymas: *„1941-06-23 aušant du devintukai sunaikina priešo aviaciją Insterburgo ir Gumbinės aerodromuose“.* [142] Kaip ir išvakarėse, 9 BAP kovos veiksmus pradėjo pats pirmasis. Birželio 23-iosios ryto ūkanose, jeigu tiksliai, 3.48, pulko bombonešiai SB pradėjo kilti. Pavyko ne visiems: *„Vykdant uždavinį naktį* (taip tekste – M. S.) *susidūrę žemėje sudegė du lėktuvai“.* Taikinį, Insterburgo geležinkelio stotį, pasiekė 8 lėktuvai. *„Numestos 48 FAB-100“. Pastebėta tiesioginių pataikymų, stotis dega. Iš užduoties negrįžo vienas ekipažas“.* [143]

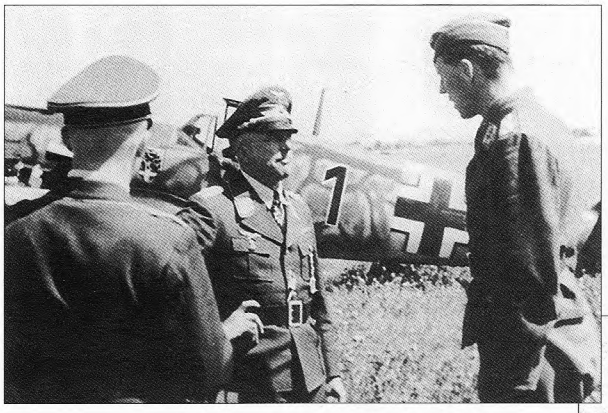
Birželio 23-iąją nuo 11 iki 13 valandos vykusiame antrajame koviniame išskridime dalyvavęs daug didesnėmis pajėgomis 9 BAP patyrė ir daug didesnių nuostolių. 17 ekipažų bombardavo vokiečių tankų kolonas Tauragės–Skaudvilės plente, buvo numestos tik 102 FAB-100. Taikinio rajone bombonešius atakavo priešo naikintuvai: *„negrįžo visa šešių lėktuvų grupė, vadovaujama vyr. leitenanto Zakatovo“.* Be to, priešo aviacijos antskrydžio prieš Skverbų aerodromą metu *„žemėje sudegė 2 SB“.* Birželio 23-iosios pirmąją dienos pusę 9 BAP prarado 11 bombonešių, po to pulkui dar turėjo likti, jeigu vadovausimės paprasta aritmetika, 20 lėktuvų arba 11 lėktuvų, kaip buvo parašyta pulko štabo operatyvinėje suvestinėje. [143]

Neaišku, kaip ten atsitiko, bet ir kiti SB tą pačią dieną labai paslaptingomis aplinkybėmis dingo:

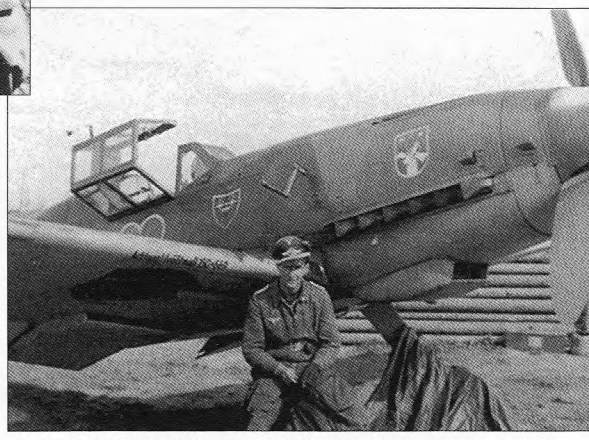
„Birželio 23-iąją vakare KOP vadas likusius lėktuvus įsakė perbazuoti į Biržų aerodromą... Jau esant netoli Biržų aerodromo, jį bombardavo priešo aviacija ir SB lėktuvai pasuko nežinoma kryptimi. Važiavęs sausumos ešelone pulko štabo viršininkas daugiau jų nematė. Birželio 26-ąją 3.00 atvykau į Dvinską, kur gavau įsakymą vykti į Korsovkos aerodromą, o po to skraidymo personalą pasiųsti į Maskvą. Apie pulko kovinę veiklą birželio 24–28 dienomis žinių neturiu. 9 BAP štabo viršininkas majoras Bozinas. Idricos aerodromas, birželio 28-oji“. [144]

Sovietų aerodrome paliktas greitasis bombonešis SB-2A ir bombos.

Tiesa, birželio 25-ąją 9 BAP, atrodo, atsirado 7 MAD štabo „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 4“, tačiau jo koordinatės, neaišku kodėl, bet labai keistos: *„Dėl kovos skrydžių ir priešo lėktuvų antskrydžių virš 9 BAP aerodromų joje liko 7 tvarkingi SB ir 42 ekipažai. Pulkas bazuojasi aerodrome prie Dvinos upės. Pulko vadas majoras Skitevas yra Biržuose. Pulkas faktiškai be vadovybės, ryšio su 7 MAD vadaviete nėra. Šie duomenys netikėtai gauti iš bataliono komisaro Dorofejevo...“* [145]



Vokiečių JG-54 eskadrilės lakūnai ir asas H. Tautlofas Rytų fronte.



JG-54-osios eskadrilės lakūnas Frydrychas Rupas (*F. Rupp*) prie savo lėktuvo Bf-109G-2.

Apie kitą divizijos 46 BAP bombonešių pulko kovinę veiklą liko daug aiškesnių dokumentinių liudijimų. Kaip jau rašyta anksčiau, pirmoji karo diena šiam pulkui susiklostė labai nesėkmingai. Per rytinį antskrydį be naikintuvų priedangos prieš Tilžę ir Žilėnus 10 lėktuvų numušė JG-54 eskadrilės „meseršmitai", dar du numušė vokiečių zenitininkai. Žemėje iš viso sunaikinta ir sugadinta 19 SB ir Ar-2, o vėliau pulkas persibazavo už Dauguvos į Rumbulos aerodromą. Tolesni įvykiai atrodė taip:

„1941-06-24 7.00 7 MAD štabo „Operatyvinė suvestinė Nr. 2", miškas, 8 km piečiau Jelgavos

1. 46 BAP bazuojasi Rumbulos aerodrome. 1941-06-23 9.15 17 SB išskrido, vienas grįžo pradėjus vibruoti varikliui, ir numetė bombas ant Insterburgo, Gumbinės aerodromų. Bombardavimo rezultatai nežinomi, nes iki birželio 23-iosios vakaro lėktuvai į aerodromą negrįžo. Realiai liko keturi Ar-2, trylika SB, iš viso 17 lėktuvų. Be to, trys SB, gavus atsarginių dalių, grįžo į rikiuotę. Kovos ekipažų – 20..." [146]

Šiuo atveju aritmetika neįgali: 17 dingo, 17 liko, dar trys remonte – jau dabar sudėję gauname 37. Tačiau, patyrę birželio 22-osios nuostolius, į Rumbulą „sava eiga" galėjo nuskristi ne daugiau nei 25 lėktuvai, kitaip galime manyti, kad suvestinėse nurodyti pirmosios karo dienos nuostoliai yra labai perdėti. Bet, savaime suprantama, daug svarbiau tai, kad vos per vieną išskridimą be pėdsakų dingo 17 lėktuvų su ekipažais. Iš tikro taip atsitinka tik „knygose apie karą". Tikrovėje visos bombonešių formuotės visišką sunaikinimą, be to, tokiu greičiu, kai niekas nespėjo net perduoti pranešimo per radiją ir taip, kad nė vienas ekipažų narys nesugebėjo išsigelbėti su parašiutu ir pasiekti savųjų, galime laikyti tiesiog unikaliu atveju visoje Antrojo pasaulinio karo istorijoje.

Sudegusio sovietų transporto lėktuvo PS-84 liekanos. Lėktuvą atakavo savi naikintuvai ir zenitinė artilerija. Lėktuvas nusileido „pilvu". Vėliau lėktuvą mėginta pakelti, bet nepavyko (matyti iškasti grioviai), todėl sudegintas. Sovietų aerodromas prie Pskovo.

Sudaužytas I-16 Pskovo aerodrome. 1941 m.

Kitos dienos, 1941-06-24 17.00 7 MAD štabo „Operatyvinė suvestinė Nr. 3" trumpai konstatuoja: *„46 BAP be leidimo persibazavo į Opočkos aerodromą* (taip taip, tai Puškino pamėgtos vietos Pskovo gubernijoje – M. S), *buvo imtasi priemonių bei pasiųstas žmogus ištirti ir išsiaiškinti šio klausimo"*. [147] Iš 1941 m. birželio mėn. divizijos štabo suvestinių nieko išsiaiškinti nepavyko. Tačiau archyvo byloje yra 46 BAP štabo „Operatyvinė suvestinė Nr. 04", tiksli data nežinoma, o dokumente nurodoma birželio 22-oji 10.00 – aiški spaudos klaida. Operatyvinė suvestinė sudaryta Opočkos aerodrome, jeigu tikėsime ja, tai ten atvyko 47 (!) pilni ekipažai iš 42, beje, tai ne klaida – tiek pulke jų buvo karo išvakarėse. Atvyko didžiulis technikų personalas, tiksliau pasakius: 47 lakūnai, 47 šturmanai, 48 šauliai, 96 technikai, 78 jaunesnieji specialistai. Kovos lėktuvų buvo 10 – 9 SB ir 1 sugedęs Ar-2. [148]

Paskutinį tašką šioje painioje istorijoje padėjo 1941 m. liepos 10-osios Šiaurės vakarų fronto karo tribunolas „Nuosprendyje Nr. 0018":

„... Ikiteisminis ir teisminis tardymas nustatė: 1941 metų birželio 24-ąją būdamas 46-ojo greitųjų bombonešių pulko štabo viršininku kaltinamasis Kanunovas neturėjo jokių nurodymų ir jokio pagrindo perbazuoti pulką bei 127-ąją aviacijos bazę. Po priešo lėktuvų antskrydžio ir Rygos bombardavimo vos 8 kilometrai nuo dalinio ir bazės (t.y. Rumbulos aerodrome – M. S.) *raportavo pulko vadui majorui Zaicevui apie būtinybę perbazuoti pulką ir bazę. Neįvykdęs pulko vado įsakymo patikrinti ir patikslinti, ar yra gautas aukštesniosios vadovybės įsakymas dėl perdislokavimo, įsakė išsiųsti aviacijos pulką ir aviacijos bazę sausumos ešelonu į Opočką.* (Keista, tačiau sudarytoje ne anksčiau kaip liepos 13-ąją dieną 7 MAD vado ataskaitoje tvirtinama, kad „birželio 23-ąją žuvo 17 ekipažų su pulko vadu priešakyje“ – M. S.). *Be to, pats kaltinamasis, nesulaukęs ešelono išvykimo, išskrido įsėdęs į trivietį lėktuvą penktasis žmogus.*

Kanunovui neįvykdžius pulko vado įsakymo ir supanikavus, buvo palikta dalis aviacijos bazės ir pulko turto: degalai, ginkluotė, šaudmenys ir pulko vėliava, kuri vėliau rasta. Šios dienos divizijos vado kovinis įsakymas dėl lėktuvo skrydžių ir kovinės užduoties liko neįvykdytas.

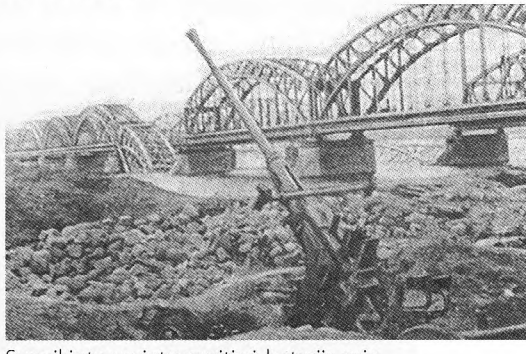
Remdamasis išdėstyta medžiaga fronto karo tribunolas pripažino Kanunovą kaltu įvykdžius nusikaltimus, numatytus RSFSR BK str. 193-17 punktas „b“ ir 193-2 punktas „d“.

Remdamasis RSFSR BK str. 319, 320 NUSPRENDĖ:

Vasilijų Jakovlevičių Kanunovą, bendrai sudėjus visus jo įvykdytus nusikaltimus, remiantis RSFSR BK str. 193-2 punktu „d“ skirti aukščiausiąją bausmę – sušaudyti, nekonfiskuojant turto, nes jo neturi. Nuosprendis galutinis ir neskundžiamas“. 149

Šis nuosprendis liepos 11-ąją buvo paskelbtas „visam vyresniajam ir viduriniam vadovaujančiam personalui pradedant nuo jaunesniojo leitenanto“.

Vokiečių kariai ir juos pasitinkantys Rygos gyventojai prie Latvijos operos pastato. 1941 m. birželis.



Sunaikinta sovietų zenitinė baterija prie Rygos tilto. 1941 m. birželio 30 d.

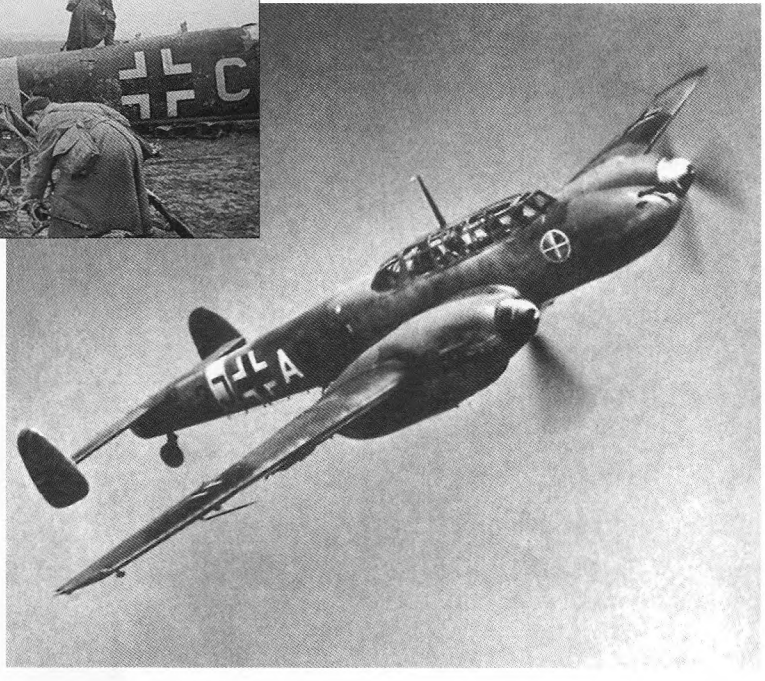
Dega Rygos katedros bokštas. 1941 m. birželio 28 d.

1941 metų birželio 23-ioji, antroji karo diena tapo paskutiniąja, kai Šiaurės vakarų frontas dar veikė ar mėgino veikti kaip organizuota, valdoma iš vieningo centro visuma. Vėliau fronto KOP, divizijų ir pulkų operatyvinės suvestinės fiksuoja vien nenutrūkstamą perbazavimą ir išsklaidytų pajėgų, atskirų lėktuvų, grandžių, ir tik labai retais atvejais, eskadrilių veiksmus.

Birželio 25-osios vakare pats didžiausias lėktuvų kiekybe bei kokybe 15 NAP virto dviem naikintuvų grandimis – jame liko trys tvarkingi MiG-3 ir trys tvarkingi I-153. Šalia jų Mitavos aerodrome, t.y. kol kas kovos veiksmų zonoje, buvo 32 lakūnai! Pulkas – tiksliau pasakius, jo likučiai – *„užtikrino 31 BAP pulko pakilimą ir tūpimą, oro mūšyje numušė du „Heinkel-111" tipo lėktuvus"*. Kitas tos pačios divizijos pulkas – 31 NAP tuo metu bazavosi Rygos aerodrome, jis turėjo 57 lakūnus, 9 tvarkingus MiG-3 ir vieną I-16. Šio pulko pajėgos per dieną *„4 kartus skrido į mūšį su priešo oro desantu, skraidymų rajone desantas nebuvo aptiktas"*. [151]

Birželio 26-ąją 31 NAP veikė daug aktyviau: skrista 23 kartus, nuostolių ore nepatirta, pranešta apie vieną numuštą „Heinkel-111", jeigu tai tiesa, tai buvo numuštas dviejų variklių „Junkers" Ju-88, nes liuftvafės 1-ojo oro laivyno sudėtyje „heinkelių" iš viso nebuvo. Eilinis naktinis priešo aviacijos antskrydis prieš bazavimosi aerodromą iš rikiuotės išvedė tris lėktuvus: *„birželio 26-ąją naktį techniką bombardavo priešas, šiek tiek apgadinti trys lėktuvai MiG-3"*. Dėl to iki vakaro parengties Nr. 2 liko vos 6 ekipažai. [152]

Sovietų kariai apžiūri numuštą vokiečių lėktuvą Ju-88.



Vokiečių bombonešis Me-110 (*Meserschmitt*-110).

Paskutinieji 31 NAP tvarkingi „migai" sutriuškinti tokiomis aplinkybėmis. Birželio 27-ąją pulko likučiai – 7 MiG-3, 1 I-16, 1 U-2 – pasitraukė iš kovos veiksmų zonos ir persibazavo iš Rygos aerodromo į Krestus, Pskovo rajone. Vienas MiG-3 sudužo leisdamasis Krestuose, kitą, birželio 28-ąją *„kylantį, bloškė į dešinę, sulaužė dešiniosios važiuoklės koją, plokštumos konsolę bei sulankstė sraigtą"*. Birželio 29-ąją: *„Suklydęs leisdamasis MiG-3 įsirėžė į kliūtį, lakūnas V. buvo lengvai sužeistas ir išsiųstas į ligoninę"*. Tą pačią dieną *„leisdamasis vyresnysis politinis darbuotojas N. įsirėžė į kitą lėktuvą MiG-3, vienas iš jų sudaužytas ir neremontuojamas, antrajam būtinas kapitalinis remontas"*. Galiausiai birželio 30-ąją 11.50 *„lakūnas M., išskridęs pasitikti priešo lėktuvo, buvo priverstas nusileisti dėl subyrėjusio variklio* (taip tekste – M. S.), *lakūnas lengvai sužeistas"*. [153]

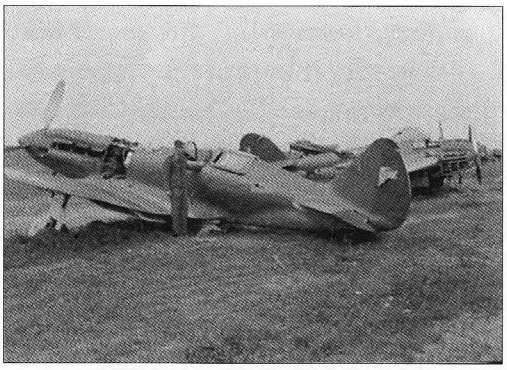
Jeigu skaitytojas pamanė, kad specialiai ieškojau ir radau visiškai pakrikusį pulką, tai jis smarkiai apsirinka. Iš tiesų viskas visiškai priešingai. Būtent taip smulkiai aprašyti lėktuvo ir lakūno likimai bei išlikę štabo dokumentai liudija, kad 31 NAP buvo vienas iš geriausiųjų, nes kituose Šiaurės vakarų fronto KOP daliniuose ir junginiuose šimtai lėktuvų dingo visiškai nepalikę jokių pėdsakų dokumentuose. 1941 metų birželio pabaigoje labiausiai paplitusi operatyvinės suvestinės frazė buvo: „Nutrūkus ryšiui, duomenų negauta". Retkarčiais buvo gaunama tokių pranešimų:

„... 54 BAP gavo užduotį iššvalgyti priešą Kauno, Prienų, Alytaus rajonuose, aptiktus priešo dalinius subombarduoti. Pulkas užduoties neįvykdė, nes užskrido Me-110 ir nebuvo techninio personalo. Pulkininkas Katičevas (57 MAD vadas – M. S.) *dabar aiškinasi užduoties neįvykdymo priežastis, apie tai bus papildomai pranešta...* [154]

„... Opočkos aerodrome rasti tvarkingi 1 I-16 ir 1 I-15bis, sudeginta apie 20 lėktuvų. Vakariniame aerodromo pakraštyje rietuvėse rasta 400 sukrautų FAB-100 ir FAB-50, atskiromis grupėmis po 4–6 bombos išmėtytos po visą aerodromą. Pietiniame aerodromo pakraštyje yra 3–4 dėžės su sprogdikliais... [155]

...Nuostoliai: 1 I-153 sudaužytas kylant, 2 užvirto vienas ant kito riedėdami į kilimo taką, 1 leisdamasis užvirto ant SB... [156]

...4 MiG-3 naikintuvai vykdė kovinę užduotį – puolė Liksnos aerodromą (tuo metu jau buvo užimtas priešo – M. S.). *Taikinio nepasiekė, pasiklydo, priverstinai nusileido Gorodoko rajone: 3 – „pilvu", 1 lakūnas iššoko su parašiutu, lėktuvas sudegė. Grupei vadovavo majoras Suchoriabovas. Trys lėktuvai MiG-3 skrido atakuoti Dvinsko aerodromo. Tikslo nepasiekė, pasiklydo. Priverstinis nusileidimas, lėktuvai sudeginti. Grupę vedė majoras Suchoriabovas...* [157]



Sovietų lėktuvai MiG-3 paskubomis traukiantis palikti aerodrome. 1941 m.

... Pats atlikęs tyrimą Staraja Rusos (tai jau Naugardo sritis – M. S.) *aviacijos garnizone išsiaiškinau, kad čia viešpataija panika ir dezorganizacija. Praradus ryšį, nemėginama jo atkurti; daugybė lėktuvų, kuriems būtinas nedidelis remontas, palikti be priežiūros. Autotransportas „vaikomas" be priežasties, kovos priemonių* (taip tekste – M. S.) *laiku niekas nesiima. Nėra suspausto oro, dėl to iš rikiuotės išvesti trys naikintuvai MiG-3. Lėktuvų maskuotė prasta, automobilių transportas sustatomas ratu ir nemaskuojamas. Personalas neorganizuotas, slankioja šen bei ten, nežino ką veikti. Aerodromo gynyba neorganizuota, priešo lėktuvai nesekami, tiesioginio ryšio su PLG (priešlėktuvine gynyba) nėra...*" [158]

Savaime suprantama, visame Šiaurės vakarų fronte situacija buvo nė kiek ne geresnė. 1941 m. birželio 28 d. fronto karo taryba išsiuntė SSRS gynybos liaudies komisarui tokio turinio pranešimą:

„Padėtis fronte.

8-oji armija, patyrusi 40 ir daugiau procentų nuostolių, traukiasi į šiaurinį Vakarų Dvinos krantą. Ko gera, 2-oji tankų divizija žuvo. Apie padėtį 5-ojoje tankų divizijoje ir 84-ojoje motorizuotojoje divizijose nežinau.

Kaip junginys 11-oji armija neegzistuoja.

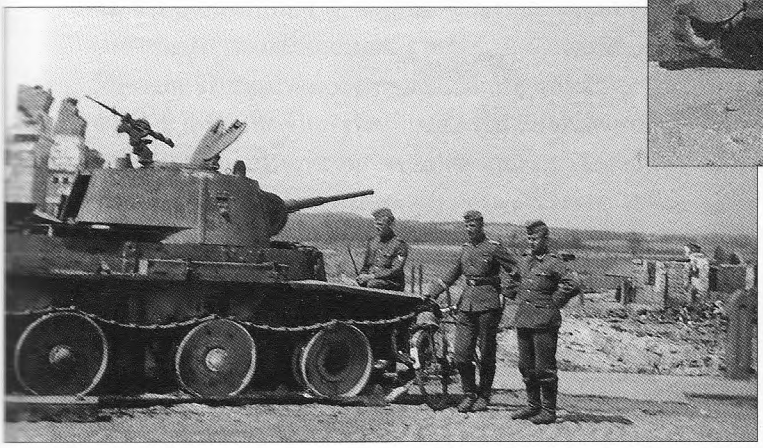
Apie padėtį 5-ojoje, 33-iojoje, 188-ojoje, 128-ojoje, 23-iojoje bei 126-ojoje šaulių divizijose nežinau...

Vadovauti reikalingo patikimo ryšio neturiu.

Fronto karo taryba puikiai supranta Vakarų Dvinos ruožo reikšmę..." [159]

Prieš tai išsiuntusi 8-osios armijos vadui tokią direktyvą, Šiaurės vakarų fronto karo taryba birželio 29 d. persikėlė į Pskovą, t.y. už 200 km nuo artimiausio Vakarų Dvinos kranto:

„Jūs nusikaltėliškai palikote kariuomenę likimo valiai ir saugote savo kailį. Tokiai atsakingai operacijai, kaip visos armijos atsitraukimas, būtina sudaryti planą, atitraukti kariuomenę nuo vieno ruožo į kitą ir tvirtai vadovauti kiekvieno junginio atsitraukimui. Reikalauju tai padaryti nedelsiant. Operatyvinei štabo grupei grįžti į Mitavą ir vadovauti atsitraukimui... Palaikykite ryšį su fronto štabu. Jūs vengiate palaikyti ryšį, manydami, kad jeigu nieko nežinote, tai ir nenorite nieko žinoti apie savo kariuomenę..." [160]



Sovietų 5-osios tankų divizijos paskubomis traukiantis palikti tankai netoli Alytaus. 1941 m.

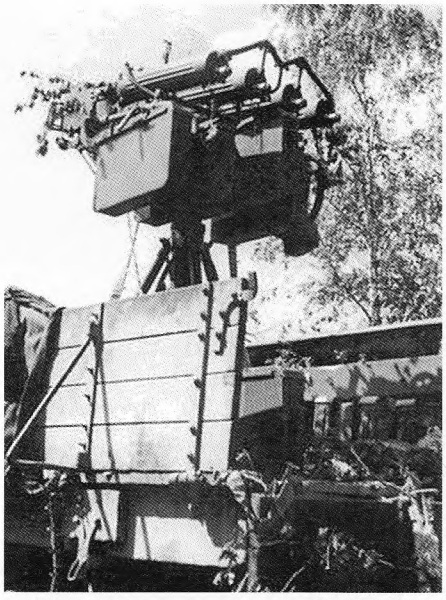
A. Rytovas karo pradžią pasitiko būdamas 6 MAD komisaru. Jo atsiminimai, išleisti dar „sąstingio metais" (M., Vojenizdat, 1968 m.), idėjiškai atspindi geriausias partijos tradicijas: *„Personalas atkakliai studijavo Chasano ir Suomijos įvykius, rengėsi garbingai duoti atkirtį priešui, jeigu jis užpuls Sovietų Tėvynę... 6-osios divizijos vadai ir politiniai darbuotojai atskleidė žvėrišką vokiškojo fašizmo pavidalą, kvietė aviatorius būti budrius, atidžiai sekti agresoriaus intrigas"*, tačiau, aprašydamas siaubingą Šiaurės vakarų fronto sutriuškinimą, net negalėjo išvengti emocijų:

„... Visa, kas gyva, traukėsi į rytus, visi judėjo ir ką nors patikimai nustatyti nebuvo jokių galimybių. Iš oro sekėme priešo judėjimą ir tik šie vieninteliai duomenys mums leido kiek nors geriau suprasti susidariusią padėtį. Bet ir mus, pūsdamas tarsi skersvėjis, karo vėjas vijo vis tolyn nuo vakarinių sienų... Kariniame miestelyje, prisigludusiame prie aerodromo, nebuvo nė gyvos dvasios. Sprendžiant iš visko, visi jį paliko bėgte. Vėjas trankė atvertas duris ir langų rėmus, gatvėse žybčiodamos akimis tarsi pasiutusios lakstė katės, siautė popierių pūga... Netoliese buvo matyti degalų sandėliai. Juos taip pat paliko likimo valiai..." [161]

Taip, sandėlių „likimo valiai" palikta nemažai. Šį faktą patvirtina ne tik atsiminimai, bet gali patvirtinti ir operatyviniai pranešimai. 1941 m. liepos 14 d. LKT 3-iosios valdybos specialiajame pranešime Nr. 37738 skaitome:

„Bazių ir dalinių evakuacija iš priešakinių fronto linijų vyksta neorganizuotai, pati vadovybė panikuoja, ir dėl to, savaime suprantama, didžiuliais kiekiais prarandama šaudmenų ir kitų techninio aprūpinimo priemonių.

Š. m. liepos 3-iąją iš Opočkos rajono persibazavo 6-osios aviacijos divizijos 11-oji aviacijos bazė. Atsakingi už pakrovimą inžinierius Kašinijenas ir užnugario tarnybos štabo viršininko padėjėjas majoras Šmeliovas, neturėdami sprogstamųjų medžiagų, priešui paliko 48 vagonus aviacinių bombų.



Traukiantis paliktas zenitinis įrenginys – keturvamzdžis sunkusis kulkosvaidžis „Maksim". 1941 m.

Š. m. liepos 6-ąją 8-osios aviacijos divizijos aviacijos bazė persibazavo iš Karamyševo miestelio, kroviniams pervežti gautos 4 platformos, tačiau pulkininkas Ševčenka įsakė bombų ir degalų atsargas susprogdinti, turimus 9 lėktuvus sunaikinti, kulkosvaidžius ŠKAS sumesti į šulinius. Tai ir buvo padaryta, o platformos ir autotransportas panaudotas pervežti asmeniniams vadovybės daiktams: motociklams, dviračiams, pamuštiems lengviesiems automobiliams. Technikos, degalų ir aviacijos bombų sunaikinti nebuvo jokio reikalo, nes priešas buvo dar toli nuo bazavimosi vietovės, ir buvo galimybių viską perkelti į užnugarį.

13-oji, 127-oji ir 206-oji aviacijos bazės, paniškai bėgdamos, priešo užimtoje teritorijoje paliko daugumą atsargų, nesunaikino kovinio turto. 127-osios aviacijos bazės vadas vyresnysis leitenantas (keistas laipsnis tokioms pareigoms – M. S.) *Četyrkinas Gruzdžių aikštelėje priešui paliko 5144 įvairių rūšių aviacines bombas* (tai palyginti ne pats didžiausias aerodromas ir vis dėlto jame paliktų bombų galėjo užtekti su normalia bombų įkrova bombonešių SB ar Ar-2 800 išskridimams – M.S.), *442500 aviacinių ir šautuvų šovinių bei 10 kulkosvaidžių ŠKAS. Šiauliuose palikta 18 vagonų aviacinių bombų, 3 milijonai aviacinių šovinių, keletas tonų benzino, maisto, daiktų ir technikos sandėliai...*

10-ojo aviacijos pulko ir 206-osios aviacijos bazės slaptos ir labai slaptos dokumentacijos sunaikinti buvo pasiųsti: bataliono komisaras Maložinas, vyresnysis politinis vadovas

Aerodrome rengiamas išskridimui pikiruojamasis bombonešis Pe-2.

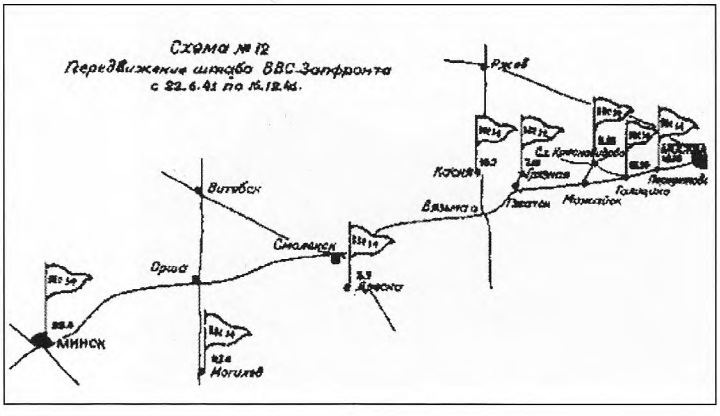
Borybinas ir bendrosios dalies viršininkas Kudriavcevas, šį darbą atlikti jie įsakė jaunesniajam vadui ir raudonarmiečiams, o patys ėmėsi rinkti asmeninius daiktus, todėl nurodytų dalinių dokumentacija, iš jų ir šifras, atsitraukiant nebuvo sunaikinti...“ [162]

Birželio 8-osios vakare, praėjus 10 dienų po to, kai fronto vadovybė pareiškė apie Vakarų Dvinos ruožo ypač didelę reikšmę, ŠVF KOP štabo „Operatyvinė suvestinė Nr. 15“ buvo pasirašyta Naugarde. Trys aviacijos divizijos – 4 MAD, 7 MAD ir 8 MAD, tuo metu jau bazavosi Staraja Rusos ir Solcų aerodromuose, t.y. 350 km atstumu nuo Vakarų Dvinos.

7 MAD turėjo 13 lėktuvų – 11 SB ir 2 Pe-2. Karo išvakarėse divizijoje buvo 180 tvarkingų kovos mašinų. 8 MAD iš 192 mašinų buvo 11 naikintuvų MiG-3, 7 iš jų laikyti netvarkingais. Keista, bet 4 MAD buvo labai daug lėktuvų: iš 108 esančių tvarkingų birželio 21 d. vakare trijuose divizijos bombonešių pulkuose buvo 31 bombonešis SB, o naikintuvų, neaišku iš kur, atsirado daugiau nei buvo – 61 vietoje 56, ko gera, tai eilinė klaida. Apie 6 MAD ir 57 MAD kovinę sudėtį fronto KOP štabas duomenų neturėjo. [163]

Kitą dieną, 1941 m. liepos 9-ąją Šiaurės vakarų fronto KOP naujojo vado generolo majoro Kucevalovo pasirašytas paskelbtas įsakymas Nr. 0039. Jame faktiškai susumuota „pirmosios formuotės“ fronto KOP kovos veiksmų istorija. Kovos veiksmų zonoje liko dvi, 4 MAD ir 6 MAD divizijų valdybos. Nesunku įsitikinti, kad būtent šios divizijos bei trys aviacijos pulkai – 31 NAP, 38 NAP, 63 BAP – birželio 22-osios ryte buvo toliausiai nuo sienos bei mažiausiai nukentėjo dėl „naikinamojo perbazavimo“ traiškančio volo. Visos kitos – 7 MAD, 8 MAD ir 57 MAD, taip pat, kaip ir kitų dviejų dešimčių aviacijos pulkų likučiai buvo išvesti *„atkurti dalinių kovinių savybių“* į tolimą užnugarį – į Kalinino (dabar Tverės) srities Balogojės, Vyšnij Voločioko, Toržoko rajonus. [164]

Visus kitus bombonešius iš išvedamų į užnugarį dalinių buvo įsakyta perduoti 63 BAP. Pulke buvo planuojama suformuoti *„penkias eskadriles po 9 lėktuvus SB“*. 31 NAP ir 38 NAP nuspręsta sukomplektuoti „geriausiais ekipažais iš pulkų, perduodančių techniką“, ir juos suformuoti taip: 31 NAP – keturios eskadrilės – 9 MiG-3, 9 I-16, I-153, o 38 NAP – trys eskadrilės po 9 I-153 ir viena mišri eskadrilė iš 5 I-16 ir 2 MiG-3. [165] Iš viso fronto KOP turėjo būti 115 kovinių lėktuvų. Vos prieš tris savaites jų buvo beveik 900, o su laikinai sugedusiais – daugiau nei 1100...

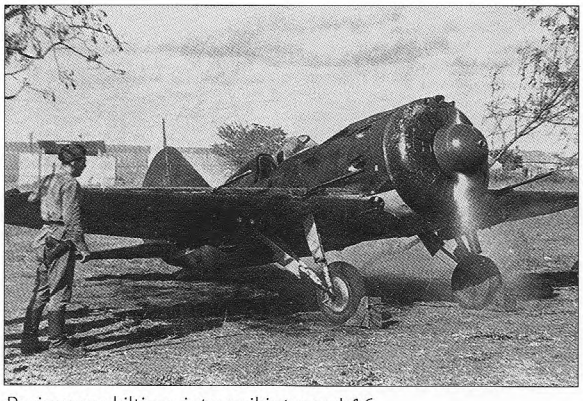


Vakarų fronto KOP štabo atsitraukimo kelias nuo 1941 m. birželio 23 d. iki 1941 m. gruodžio 16 d. Priedas prie 1941 m. Vakarų fronto KOP štabo raporto.

Tačiau neverta pamiršti, kad už šią sėkmę priešui, jo supratimu ir matais, teko pernelyg daug sumokėti. Padangėje virš Pabaltijo vyko tas pats, kas ir kituose sovietų–vokiečių fronto ruožuose: net išsklaidytos, beveik nevaldomos milžiniškos sovietų karinės mašinos „skeveldros" vokiečiams padarė nemažos žalos. Ne visi Šiaurės vakarų fronto vadai ir aviacijos lakūnai paskubėjo išskristi į užnugarį *„įsėdę į trivietį lėktuvą penktuoju žmogumi"*.

1941 metų birželį liuftvafės 1-ojo oro laivyno negrįžtamieji nuostoliai – „daugiau nei 60% sugadintų dėl priešo veiksmų ir dėl nežinomų priežasčių", buvo 34 lėktuvai – 15% pradinio lėktuvų skaičiaus. Jeigu skaičiuosime nuo pradinio tvarkingų bombonešių skaičiaus, tai sudarytų ir visus 18%. Svarbu pažymėti, kad tuo metu tai buvo geriausi „Junkers" Ju-88, kurių, kaip daugybę kartų mums pasakojo tėvynės istorikai, sovietų senojo tipo I-16 ir I-153 naikintuvai tarsi net negalėjo pavyti. Priešo naikintuvų aviacijos nuostoliai buvo daug mažesni, tačiau taip pat ne nuliniai. Eskadrilė JG-54 negrįžtamai prarado 5 „meserius". Eskadra JG-53, dvi grupės, kurios bazavosi „Suvalkų kyšulyje", birželį negrįžtamai prarado 6 lėktuvus. [166]

Jeigu spręsime pagal lėktuvų išskridimų skaičių, o kitų patikimesnių 1941 metų birželio bei liepos duomenų tiesiog neturime, tai didžiausią nuostolį priešui padarė 57 MAD, pulko vado majoro Nedelino 49 NAP ir 4 MAD, pulko vado majoro Sidnevo 38 NAP. Šių dviejų naikintuvų pulkų lakūnai atitinkamai atliko 1395 ir 1863 kovinius išskridimus. 1941 metų vasarai skaičiai tiesiog neįtikėtini, tiesa, būtina atkreipti dėmesį, kad 38 NAP pateiktas skaičius galioja laikotarpiui tik iki liepos pabaigos, be to į šį pulką po liepos 9-osios buvo sutelkti geriausi lakūnai iš kitų fronto KOP dalinių. [179] Nuo 1941 m. birželio 22-osios iki liepos 16-osios 49 NAP pranešė apie 21 numuštą priešo lėktuvą. Kaip tvirtinama 57 MAD vado raporte, *„pulko skrydžių personalas oro mūšiuose kovėsi visada drąsiai ir atkakliai, niekada nepaisė priešo persvaros mūšyje. Lakūnai Murzinas ir Krylovas ne kartą dviese stojo į kovą su 13 lėktuvų, lakūnas Kirenka, valdydamas I-153, vienas kovėsi su 7 Me-109, ir tokių pavyzdžių buvo dar keletas"*. [180] Būtina pažymėti, kad 38 NAP visi, o 49 NAP dauguma, 38 „čaikos" ir 25 „išakai", kovojo moraliai pasenusiais biplanais I-153.


Pasirengęs kilti sovietų naikintuvas I-16.

Netinginiavo ir Šiaurės vakarų fronto KOP bombonešių daliniai – per pirmąsias karo savaites atliko daugiau nei tūkstantį kovinių išskridimų, tačiau šiuo konkrečiu atveju vargu ar įmanoma tiksliai nustatyti priešo nuostolius. Iki tam tikro lygio patikimais galime laikyti tik lėktuvų išskridimų skaičių kiekviename bombonešių pulke. Analizuodami juos, vėl susiduriame su tuo para-

doksu, kuris jau minėtas kalbant apie pirmosios karo dienos įvykius. Didelę kovinės veiklos darbo dalį atliko vos keletas pulkų. Šis netolygumas vėliau, nuo birželio 22-osios iki pat pirmųjų liepos dienų – vien auga. Daugiau nei pusę visų išskridimų atliko 35 BAP ir 31 BAP pulkų lakūnai (žr. 3 lentelę). Būtina taip pat paminėti, kad Žiemos karo veteranai Raudonosios žvaigždės 54 BAP, kuriame 201 žmogus apdovanotas ordinais ir medaliais už dalyvavimą Suomijos kampanijoje, bei 50 BAP su dešimtimi Sovietų Sąjungos didvyrių niekuo nepasižymėjo.

Politinio švietimo valandėlė Šiaurės vakarų fronte. Sovietų propagandinė nuotrauka. 1941 m.

	Išskridimų skaičius	Nuostoliai ore	Nuostoliai žemėje
4 MAD, 35 BAP	321	24	16
4 MAD, 50 BAP	106	5	21
6 MAD, 31 BAP	274	31	15
6 MAD, 40 BAP	122	15	27
7 MAD, 9 BAP	80	14	32
7 MAD, 46 BAP	66	25	23
57 MAD, 54 BAP	105	?	26

Pastaba: į sąrašą „Nuostoliai ore" įtraukti priešo naikintuvų ir zenitinės artilerijos numušti, taip pat negrįžę iš kovinės užduoties lėktuvai; neįtrauktos avarijos ir katastrofos.

Keistai skamba, bet dar vienas 31 BAP ir 35 BAP aktyvumo patvirtinimas gali būti didelis skaičius prarastų oro mūšyje lėktuvų. Kaip matome, vien tik šiuose dviejuose pulkuose nuostoliai ore buvo daug didesni nei nuostoliai žemėje. Atkreipę dėmesį, kad 35 BAP iš 16 prarastų lėktuvų žemėje 5 buvo laikomi sugedusiais dar iki kovos veiksmų pradžios, nuostolių ore ir žemėje santykis viršija 2 su 1. Iš 31 BAP 15 prarastų žemėje bombonešių 8 buvo sugedę, atsižvelgę į tai, ore ir žemėje nuostolių santykį gauname 4 su 1. Sovietų KOP sutriuškinimo istorijoje tai neįtikėtinas skaičius. 31 BAP buvo tas vienintelis ŠVF KOP pulkas, kuris 6 MAD vado raporte prarastos technikos skiltyje nurodė ne standartinius „verkšlenimus" dėl „pernelyg sutelktos dislokacijos", „aerodromo maskuotės problemos", „blogą OSIR (oro stebėjimo, informavimo ir ryšių) sistemos darbą", „evakuacijos plano neturėjimą", o visai kitas priežastis:

„Didelių nuostolių pagrindinė priežastis vykdant kovinius uždavinius buvo silpna naikintuvų priedanga ir kovos veiksmai Tilžės, Kalvarijos, Tauragės, Kelmės rajonuose be jokios priedangos. Motorizuotųjų dalinių atžvilgiu pulkas sėkmingai ir dideliu tempu veikė Tauragės, Kalvarijos, Kelmės rajonuose. Pulko vadas pulkininkas Dobyšas kovojo drąsiai ir iniciatyviai. Beveik visuose antskrydžiuose pats vedė pulką į mūšį. Kovos užduotis vykdė tiksliai ir laiku..." [168]

Sudegęs vokiečių tankas Pz-IV prie tilto Alytuje.

2.6. IŠVADOS IR SVARSTYMAI

Antrojo skyriaus pačioje pradžioje apsvarstėme kai kurias veiksmų Pabaltijyje ypatybes. Dabar skaitytojų dėmesį norėčiau atkreipti į du nuostabius šių įvykių paveikslo ir istorijos skirtumus. 1941 metų vasarą tarp karo korespondentų Pabaltijyje neatsirado savojo Konstantino Simonovo, kuris būtų galėjęs pamatytą vaizdą paversti romanu ir kurį pagal mastą bei esmę būtų galima palyginti su „Gyvaisiais ir mirusiaisiais". Dėl atsitraukimo sąmyšyje pamirštų kovų didvyrių, kad tokių mūšių Lietuvoje buvo, abejonių nekyla – juk kas nors neilgam, bent savaitėlei, pristabdė vokiečių proveržį prie Vakarų Dvinos ruožo?! Neatsirado ir savojo Sergejaus Smirnovo, todėl šiandien nieko nežinome ir apie Pabaltijo „bresto tvirtoves".

Antroji priežastis, kuri sovietų istorijos laikotarpiu Pabaltijo karinės apygardos žuvimo aplinkybes išstūmė į patį visuomenės sąmonės kraštelį, tapo antisovietinis karinis maištas, kilęs pirmosiomis karo dienomis.1941 metų birželio įvykiai Kaune ir Rygoje, beje, tokie patys Lvove ir Lucke, visiškai netiko „Pravdos" laikraščiui, todėl: „juodasis birželis", lemtingasis birželis", „1941-ųjų tragedija" visada asocijuojasi su Vakarų fronto įvykiais – ten vakarų Baltarusijos miestuose ir miesteliuose vietos gyventojai abejingai žvelgė į antrąją per šiuos dvejus metus piktų svetimšalių kovą jų varganoje žemėje.

Atėjo laikas ištaisyti tokį istorinio žvilgsnio trūkumą. Tai labai svarbu padaryti šioje knygoje, nes būtent Pabaltijyje įvykusio ŠVF KOP greito sutriuškinimo istorijoje „chemiškai švariu pavidalu" atsirado tas reiškinys, kurį siūlyčiau įvardyti naikinamuoju persibazavimu, nes tam nėra bendro nustatyto vartojamo termino. Net taip greit su-

Vokiečių eskadrilės JG-51 vadas lakūnas asas Verneris Meldersas (*V. Molders*) ir 2-osios tankų grupės vadas Heincas Guderianas Rytų fronte derina aviacijos ir tankų kariuomenės veiksmus.

Vokiečių kariuomenė Baltstogės kyšulyje. 1941 m. birželis.

triuškintame Vakarų fronte viskas nebuvo taip paprasta. Baltarusijos padangėje liuftvafė sutelkė pačias didžiausias pajėgas, geriausius aviacijos dalinius ir vadus. Būtent čia į keletą mūsų iš tiesų geriausių aerodromų vokiečiai įsikibo mirtinais gniaužtais ir nuo pat aušros iki pusiaudienio juos atakavo. Apie tai bus kalbama kitame skyriuje. Todėl daugeliu atvejų labai sunku diferencijuoti realias nuostolių priežastis, skirti „naikinamojo perbazavimo" efektą tarp kitų faktorių, kurie galėjo gerokai lemti tai, kad dingo didelė dalis Vakarų fronto aviacijos lėktuvų.

Sužeistas raudonarmietis ir vokiečių tankistas susitiko Balstogės kyšulyje.

Su retomis išimtimis birželio 22-ąją Šiaurės vakarų fronto ruože – Liepojos, Šiaulių, Varėnos aerodromuose – nieko panašaus neįvyko. Liuftvafės 1-asis oro laivynas buvo daug silpnesnis ir pasyvesnis nei jo pietinis kaimynas. Visiškai svetima ir nepriimtina sovietų ausiai frazė iš birželio 22-osios 12.00 ŠVF štabo „Žvalgybos suvestinės Nr. 03": *„Kol kas į veiksmus priešas neįtraukė didesnių karinių oro pajėgų, apsiribodamas atskirų grupių ir pavienių lėktuvų veiksmais"* visiškai tiksliai nusakė pirmosios karo dienos situaciją. Fronto aviacijos dalinių perbazavimas iš esmės vyko dėl priešo sausumos kariuomenės veiksmų, be to, kai kurių ištuštėjusių aerodromų vokiečių aviacija nebombardavo, arba šie „smūgiai" buvo panašūs į smeigtuko dūrį – bakstelėjo „meserių" grandis.

Tuo visas Šiaurės vakarų fronto unikalumas ir baigiasi, toliau viskas vyko „kaip visiems". Jokios evakuacinės tarnybos neturi resursų, kurie galėtų garantuoti visos aviacijos grupuotės perbazavimą vienu metu, be to, šimtus kilometrų į užnugarį. Juk ir Greitosios medicinos pagalbos tarnyba nesusitvarkytų, jeigu numeriu 03 vienu metu paskambintų visas miestas. Reikia manyti, kad pradžioje su tokiu uždaviniu nesusidorotų net skaitmeninė ATS (automatinė telefonų stotis). Dar sudėtingesnė problema kilo dėl skubaus sugedusių lėktuvų, tarp jų net su smulkiais gedimais, evakuacija. Kovos technikai išgelbėti reikėjo didžiulio noro. Be jo, dar ir drąsos, iniciatyvos, gebėjimo veikti ryžtingai ir nešabloniškai. Vienu žodžiu, viso to, kas, labai taktiškai pasakius, sovietiniam vadui nebuvo diegiama ir neskatinama. Rezultatą žinome.

Beje, tas pats nutiko ir Raudonosios armijos mechanizuotiesiems korpusams, kuriuose evakuacinių tarnybų bei atitinkamos technikos, įskaitant galingus dyzelinius vilkikus, įstengiančius tempti net penkių bokštelių T-35, neabejotinai būta. Bet, suprantama, kad tiek technikos, jog vienu metu galėtum nutempti už Dnepro daugybę tūkstančių tankų, negalėjo būti. Ar buvo paniško „perbazavimo" alternatyva? Mėginimas rasti atsakymą į tokį klausimą nuvestų toli nuo aviacijos istorijos temos, kuriai ir skirta ši knyga. Bet vis dėl to pažymėtina, kad 57-osios aviacijos divizijos vadas pulkininkas Katičevas ir 8-ojo mechanizuoto korpuso vadas generolas leitenantas Riabyševas, nesusitarę, o greičiausiai net nežinodami vienas apie kitą išsakė tą pačią mintį:

„Reikėjo smogti ir smogti priešo aerodromams, nebijant jokių problemų, net iki paskutinio lėktuvo... 8-asis mechanizuotasis korpusas keletą dienų dar galėjo sukaustyti priešą, darydamas jam nuostolių ir sulėtindamas veržimąsi į mūsų teritorijos gilumą. Šiuo atveju likusieji mūsų korpuso rikiuotėje tankai ir artilerija būtų buvę panaudoti iki galo ir su maksimalia nauda kovai..." Tiesos dėlei reikia pripažinti, kad šios drąsios mintys buvo išsakytos tik praėjus keletui mėnesių „po muštynių"...

Dabar nuo apibendrinto svarstymo pereikime prie konkrečios, nors ir varginančios skaitytoją, statistikos.

Pradėsime nuo jau minėtos **57 MAD**. Kaip nurodyta liepos 18-osios, t.y. jau išvedus diviziją iš kovos veiksmų zonos, raporte „57 MAD kovinė veikla" divizija neteko 207 kovos lėktuvų: 99 I-153, 26 I-16, 21 I-15bis, 7 MiG-3, 42 SB ir 12 Ar-2. Rikiuotėje iš viso liko 8 lėktuvai – 3 MiG-3, 3 I-153, 1 I-16 ir 1 SB, o jeigu neskaičiuosime jau prasidėjus karui gautų „migų", tai iš viso buvo tik 5. Trumpai pasakius, praktiškai visas prieškarinis kovinių mašinų parkas prarastas. Bet divizijoje vis dar nominaliai buvo skaičiuojama 150 lakūnų, 142 šturmanai ir šauliai. Dokumentuose šios dvi kategorijos neišskirtos, t.y., jeigu tikėsime dokumentais, daugiau nei buvo prieš prasidedant kovos veiksmams! Žodis „nominaliai" pavartotas neatsitiktinai: 140 lakūnų iš 150 ir 126 šturmanai bei šauliai iš 142 tuo metu buvo mokymuose dar tolimesniame užnugaryje. [169]

Prityręs lakūnas supažindina su lėktuvu Il-2 jaunus skraidymų mokyklos absolventus.

Stebuklų nebūna – naujų lakūnų per tris savaites negimė. Greičiausiai prie divizijos „prisišliejo" išsklaidyti kitų aviacijos dalinių ekipažai, o į esančio personalo sąrašus įtraukti jauni skraidymo mokyklų absolventai, kurių į prieškarines suvestines visai neįtraukdavo. Savaime suprantama, kad 57 MAD patyrė ir ekipažų nuostolių. Jie smulkiai suskaičiuoti kitame dokumento puslapyje. Iš viso keturiuose divizijos pulkuose ore žuvo 8 ir buvo sužeisti 13 skraidymo personalo žmonių. Dar vienas žmogus žuvo ir 13 sužeista žemėje. Be to, 54 BAP 24 žmonės – aštuoni pilni ekipažai ir 49 NAP vienas lakūnas naikintojas „negrįžo iš kovinės užduoties". [170]

Paprasta aritmetika rodo, kad divizijoje, praradusioje 97% lėktuvų, skraidymo personalo nuostoliai ore, išskyrus sužeistuosius ir „negrįžusius", neviršija 15%. Štai paprasta aritmetika ir baigiasi, prasideda vienos „istorijos paslaptys". 54 BAP iš kovinės užduoties negrįžo 8 ekipažai, o 49 NAP – vienas. Sudėję gausime 9, tačiau kitame šio raporto puslapyje teigiama, kad iš kovinės užduoties negrįžo 31 lėktuvas. [171] Kaipgi šitaip galėjo nutikti? Argi dingusių be pėdsakų lėktuvų gali būti tris kartus daugiau nei dingusių ekipažų? Nejaugi lėktuvai kilo vieni patys, be žmonių ir be pėdsakų dingdavo už horizonto?

Dabar pažvelkime į vieno divizijos pulko – Raudonosios žvaigždės ordino 54 BAP statistiką. Bendras nuostolių ir esamų lėktuvų skaičius visiškai atitinka: buvo 12 Ar-2, prarasta 12 Ar-2, gauname nulį; buvo 43 SB, prarasti 42 SB, liko 1 SB. Kur ir kaip juos „prarado"? „Priešas aerodrome sunaikino" 20 lėktuvų, 6 lėktuvai „palikti ir sunaikinti aerodrome". [172] Sudėjus, tai tik 26 lėktuvai. Gal kiti 28 bombonešiai prarasti ore? Bet šiuo atveju turėjo būti ir atitinkami skraidymo personalo nuostoliai – maksimaliai apie 84 žmones, tačiau pulke nurodoma, kad ore žuvo ir buvo sužeisti 7 žmonės. Iš užduoties negrįžo 24. Teoriškai tai įmanoma, juk yra parašiutų, yra galimybė nusileisti priverstinai ir nors lėktuvą tenka nurašyti, jo ekipažas lieka gyvas ir kartais net nesužeistas. Teoriškai įmanoma, tačiau tai atrodo gana keistai, ypač jei atkreipsime dėmesį į tai, kad 1941 m. birželio mėn. divizijos ir pulko suvestinėse jokių nuostolių ore nenurodoma.

Lėktuvai paliktame sovietų aerodrome, vokiečių patraukti į aerodromo pakraštį. 1941 m. birželis.

Iš viso divizijoje skaičiuojama: 91 lėktuvas, „priešo sunaikintas aerodrome“, ir 33 – „palikti ir sudeginti aerodrome“. Tai 1941 m. birželio 18-oji. Praeina daugiau nei du mėnesiai ir tas pats pulkininkas Katičevas pasirašo raportą: „57 MAD kovinių veiksmų nuo 1941 m. birželio 22-osios iki 23-iosios suvestinė“. Dokumente smulkiai aprašomi kovos veiksmai ir nuostoliai aerodromuose:

„Nuo birželio 22-osios iki 23-iosios prieš mūsų aerodromų tinklą buvo įvykdyti 73 antskrydžiai, kuriuose dalyvavo ne mažiau kaip 500 priešo lėktuvų. Pagal tipus: 270 Me-110, 129 Ju-88, 91 Me-109. 58 antskrydžiuose dalyvavo nuo 1 iki 6 priešo lėktuvų, o 7 antskrydžiuose – nuo 6 iki 11, 4 antskrydžiuose – nuo 13 iki 18 ir dar 4 antskrydžiuose nuo 25 iki 30... Priešas prarado 9 lėktuvus ir ekipažus. Visus juos oro mūšiuose numušė mūsų naikintuvai, pakilę atremti antskrydžio“. Pateikta lentelė, kurioje nurodyti aerodromų pavadinimai ir priešo aviacijos antskrydžių skaičius. Visa aritmetika sutampa – sudėję gauname 73 antskrydžius. Didžiausias vokiečių aktyvumas buvo prieš Varėnos – 12 antskrydžių, Naugardo – 12 antskrydžių, Dvinsko – 8 antskrydžiai, aerodromus. [173]

Ir viskas būtų aišku, jeigu ne vienas paradoksas: per du mėnesius, nuo liepos 18-osios iki rugsėjo 23-iosios, priešo aerodromuose sunaikintų lėktuvų skaičius ne tik nė vienu nepadidėjo, bet dar gerokai sumažėjo – nuo 91 iki 57. [174] Ypatingo dėmesio nusipelno „didelis priešo veiksmų efektyvumas“. Tam, kad sunaikintų vieną sovietų lėktuvą, vokiečiams vidutiniškai teko įvykdyti 1,3 antskrydžio virš aerodromo ir „panaudoti“ 8,8 lėktuvo. Iš tokios įdomios aritmetikos galima padaryti labai paprastą išvadą: per pirmąsias karo savaites prieš Varėnos, Perlojos, Porubankų, Dvinsko, Liksnos aerodromus priešas atliko 34 antskrydžius, kurių metu galėjo, remiantis vidutiniais statistiniais duomenimis, iš rikiuotės išvesti 25–30, tik jau visai ne 91... lėktuvą.

Karo veiksmų išvakarėse 57 MAD, išskyrus 49 NAP, bazavosi Varėnos, Vilniaus aerodromuose, t.y. pačiame vermachto 3-iosios tankų grupės pagrindinio smūgio smaigalyje. Priminsiu, kad Vilniuje vokiečiai buvo jau birželio 24-osios ryte. Nereikia stebėtis, kad būtent šioje divizijoje triuškinantys „naikinamojo persibazavimo" padariniai reiškėsi ypač smarkiai. **8 MAD** Kauno, Kėdainių, Makštavos ruože susiklostė šiek tiek geresnė situacija, nes čia puolė vokiečių pėstininkai ir, savaime suprantama, tankų divizijų tempu jie pulti negalėjo iš esmės, tačiau ši aviacijos divizija buvo visiškai sutriuškinta. Iš jos neliko net ataskaitų, kurias galėtume panagrinėti. Yra tam tikras pagrindas spėti, kad 8 MAD vadas pulkininkas Guščinas patrauktas atsakomybėn už jam patikėto junginio sutriuškinimą, tačiau šis klausimas dar reikalauja daugybės paaiškinimų.

Vokiečių tankai Vilniaus gatvėse ir juos pasitinkantys gyventojai. 1941 m. birželio 24 d.

Vokiečių šturmo pabūklai žygyje Lietuvoje. 1941 m.

Vermachto 4-osios tankų grupės puolimo kelyje – Tilžės, Tauragės, Šiaulių plentai – atsidūrė 7 MAD aerodromai. Šiaulių aerodromas, kaip jau minėta, tapo pačių galingiausių ir daugybės priešo aviacijos smūgių objektu. Kiek rezultatyvūs buvo šie smūgiai? Pirmą kartą per karą 7 MAD štabo viršininko raporte, be numerio, laikas nenurodytas, ne anksčiau 12.00, lėktuvų nuostoliai žemėje visai neminimi. Birželio 22 d. 13.00 10 NAP štabo „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 01" konstatuota, kad „aerodromas nepažeistas", ir joje nėra jokių duomenų apie sugadintus ar sunaikintus žemėje pulko lėktuvus. Ir tik birželio 22-osios vakare bendroje 7 MAD štabo suvestinėje atsiranda „sunaikintų žemėje" 10 NAP 10 lėktuvų.

Nepraėjo ir mėnuo, o raporte „Dėl 7 MAD kovinės veiklos kare su Vokietija", raportą pasirašė, pirmosiomis karo dienomis buvęs – 7 MAD štabo viršininkas, o dabar laikinai vykdantis divizijos vado pareigas pulkininkas Solovjovas, 10 NAP nuostoliai svaiginamai auga: *„Per pirmąsias dvi karo dienas dėl priešo antskrydžių pulkas žemėje prarado pagrindinę techniką... Netekęs technikos, pulkas prarado savo reikšmę kaip kovinis vienetas. Nuo 1941 m. birželio 23-iosios nedidelis pulko personalas veikė vykdydamas ŠVF štabo KOP nurodymus iš Rygos aerodromo"*. 176

Raporte pateikti skaičiai sukonkretina frazę apie prarastą „pagrindinę technikos masę – lėktuvus". Pasirodo, 10 NAP žemėje prarado ne 8, o 45 lėktuvus – 35 pažymėti grafoje „Sunaikinti žemėje smogus iš oro" ir dar 10 – „sunaikinti atsitraukiant, tarp jų ir sugedę". [176] Būtina pažymėti, kad raporte šie skaičiai ir faktai palydimi tokio įvertinimo: *„Pulko personalas ir vadovybė buvo puikiai išmokyti ir aukštos moralės... 10 NAP štabas dirbo sutartinai, operatyviai ir sprendimus dėl padėties priėmė teisingus"*. [175]

Radikaliai atrodo 238 NAP kovinės veiklos apibendrinimas: iš 30 „čaikų" tik viena numušta oro mūšyje, o birželio 22-ąją 3 sunaikintos ir 12 sugadintų Panevėžio aerodrome virsta „27 sunaikintomis žemėje smūgiu iš oro". Labai aktyviai kovojusiame pirmosiomis karo dienomis 9 BAP tas pats vaizdas – nepaaiškinamas prarastų žemėje skaičiaus augimas, na, galbūt tik šiek tiek mažesnis šio „augimo koeficientas". Dar karštomis sudarytose operatyvinėse suvestinėse birželio 22-ąją pulkas žemėje negrįžtamai prarado 7 bombonešius ir dar 9 buvo rimtai sugadinti, o visuotiname raporte atsiranda „sunaikinti žemėje smogus iš oro" net 32 lėktuvai! [176]

6 MAD aviacijos pulkai, išskyrus 148 NAP Liepojoje, pirmosiomis karo dienomis buvo gana toli nuo pagrindinių priešo sausumos kariuomenės operatyvinių veiklos krypčių. Kaip padarinys „naikinamasis perbazavimas" šioje divizijoje prasidėjo vėliau ir vyko su mažesniais padariniais. Anksčiau jau ne kartą kalbėjome apie aktyvius ir drąsius 31 BAP veiksmus, kurių metu lėktuvų nuostoliai ore buvo keletą kartų didesni nei nuostoliai žemėje. Bet vis tiek 1941 metų birželio paskutinėmis dienomis „persibazavimo" banga užliejo ir šią diviziją. Ypač vaizdžiai tai rodo 21 NAP, vieno iš geriausių Šiaurės vakarų fronto KOP naikintuvų pulkų, nuostolių struktūra. Pulkas vykdė Rygos priešlėktuvinę gynybą ir pirmąją karo dieną jokių nuostolių dėl priešo smūgių į aerodromus iš viso nepatyrė. Nuo birželio 22-osios iki liepos 9-osios pulkas oro mūšiuose prarado, įskaitant ir „negrįžusius iš užduoties", tik 3 lėktuvus, o štai nuostoliai žemėje – 30 mašinų, iš jų 17 buvo pažymėtos kaip „sunaikintos evakuacijos metu". [177] Būtina atkreipti dėmesį į didžiulį avaringumą, netikėtai prasidėjusį „sename" kadriniame pulke. 21 NAP per 18 dienų sudaužyti 16 lėktuvų, ir tai ne nauji, neįvaldyti skraidymo personalo „migai", o seni ir įprasti „išakai".

Kaip ir reikėjo tikėtis, **4 MAD** susiklostė ypatinga situacija. Dislokuotos Estijoje šios divizijos nuolatiniai aerodromai nei pirmąją karo dieną, nei kitomis dienomis nepateko į vokiečių aviacijos veiklos zoną. Birželį ten nebuvo ir priešo sausumos kariuomenės. Nuo birželio 22-osios iki liepos 30-osios, t.y. per daug ilgesnį laiko tarpą nei kiti ŠVF KOP daliniai, 63 BAP žemėje prarado tik 12 bombonešių. Nuostoliai ore buvo lygiai du kartus didesni – 24 lėktuvai. Dar 12 SB buvo sugadinti avarijose. [178] Du kiti divizijos bombonešių pulkai – 35 BAP ir 50 BAP, birželio 22-osios antroje dienos pusėje buvo perbazuoti į Mitavos ir Platonės aerodromus, kur patyrė bendrą visų fronto KOP likimą.

Dabar bendrus Šiaurės vakarų fronto kovinės veiklos rezultatus ir nuostolius nuo 1941 metų birželio 22 d. iki liepos vidurio pateiksime lentelėje (žr. 4 ir 5 lentelę).

4 lentelė

	Buvo birželio 21 d.	Išskridimai	Numušta ore	Negrįžo iš užduoties	Avarijos ir katastrofos	Sunaikinta žemėje
21 NAP	64	543	0	3	16	30
148 NAP	68	223	3	8	10	44
10 NAP	55	132+	6	0	0	45
238 NAP	30	39+	1	0	0	27
241 NAP	27	229+	3	0	0	5
15 NAP iki 06 27	84	307	9	1	5	53
31 NAP iki 06 29	53	206	0	0	0	49
240 NAP iki 06 29	13	58	3	0	0	6
42 NAP	79	394	6	11	1	62
237 NAP	13	?	?	?	7	10
49 NAP	63	1395	6	12	12	26
Iš viso:	549	3526	37	35	51	357

Pastaba: neįtraukti 61 ŠAP (nėra duomenų) ir 38 NAP (pirmosiomis karo dienomis pulkas buvo dislokuotas Talino rajone ir kovos veiksmuose nedalyvavo);„ne visi" – taip pateikti duomenys šaltinyje apie 7 MAD 10 NAP, 238 NAP, 241 NAP skrydžių skaičių ir nuostolius; 57 MAD 42 NAP, 237 NAP, 49 NAP nuostoliai kai kuriais atvejais pateikti nurodant visos divizijos nuostolius.

Iš karto būtina pažymėti, kad nurodyti lentelėje skaičiai į absoliutų tikslumą negali pretenduoti. Įvairių raportų duomenys kai kada nesutampa vieni su kitais, ne visada atitinka laiko intervalas įvairių divizijų ir pulkų dokumentuose. Tačiau bendrą vaizdą galima susidaryti labai aiškų.

Pirmoji ir svarbiausia išvada aiški – įvyko absoliutus žiaurus sutriuškinimas. Iš turėtų 549, įskaitant sugedusius, prarasta 480 lėktuvų. Trys ketvirčiai visų nuostolių tenka įvykiams žemėje.

Dėmesingai pažvelgus į 4-ąją lentelę, tampa aiškios ir ne tokios banalios išvados. Lėktuvų išskridimų, tenkančių vienam numuštam ore naikintuvui, skaičius labai didelis. Net jeigu visus negrįžusius iš užduoties lėktuvus sudėtume su numuštais oro mūšyje, o tai, savaime aišku, neatitinka tikrovės, tai gautume, kad **vidutiniškai vienas prarastas lėktuvas tenka 49 išskridimams.** Ir reikėtų pasakyti, kad tai buvo šaunus rodiklis, o 1941 metų vasarai ir iš viso nuostabus, jeigu nekiltų abejonių dėl šių kovos išskridimų efektyvumo.

Sovietų aerodrome sudaužyti bombonešiai SB-2.

Padegtas vokiečių transporto lėktuvas Ju-54.

Vienas iš svarbiausių naikintuvų uždavinių – naikinti priešo lėktuvus. Kaip jau buvo anksčiau pažymėta, birželį Šiaurės vakarų fronto ruože „dėl priešo veiksmų ir kitų priežasčių“ vokiečiai negrįžtamai prarado 45 kovos lėktuvus. Ir ne visus juos numušė sovietų naikintuvai, buvo ir zenitinė artilerija, ir bombonešių šauliai. Tačiau net jeigu neatsižvelgtume į šias pastabas ir į naujų lėktuvų sąrašą įtrauktume liuftvafės 1-ojo oro laivyno per liepos mėnesį pusę numuštų lėktuvų, net ir šiuo atveju gauname, kad vienam vokiečių lėktuvui numušti naikintuvui reikėjo skristi 50 kartų. Nėra pagrindo aukštai vertinti ŠVF KOP naikintuvų veiklos efektyvumą, taip pat duomenis apie nuostolius remiantis ore prarastais sovietų bombonešiais, nes beveik visi jie buvo likę be naikintuvų priedangos.

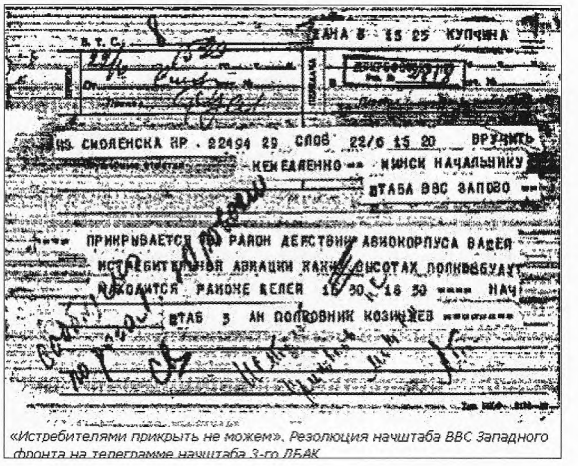
5 lentelė

	Buvo birželio 21 d.	Išskridimai	Numušta ore	Negrįžo iš užduoties	Avarijos ir katastrofos	Sunaikinta žemėje
35 BAP	42	321	23	1	3	16
50 BAP	43	106	4	1	1	21
31 BAP (iki 07 04)	56	274	28	3	4	15
40 BAP (iki 07 03)	54	122	9	6	3	27
9 BAP	55	80	14	0	2	32
46 BAP	56	66	25	0	0	23
54 BAP	55	105	10	8	10	26
Iš viso:	361	1074	113	19	23	160

Pastaba: – neįtrauktas 63 BAP pirmosiomis karo dienomis bazavosi Estijoje ir kovos veiksmuose nedalyvavo;
nurodyti 46 BAP nuostoliai ore pagal šaltinį greičiausiai yra padidinti;
54 BAP nuostoliai ore pakoreguoti pagal įvairių šaltinių duomenis ir gali būti labai netikslūs.

Bendroji bombonešių nuostolių dalis netikėtai tiksliai, vis tie patys 87% pradinio lėktuvų skaičiaus, įskaitant sugedusius, sutampa su naikintuvų nuostolių skaičiumi. Tačiau šių nuostolių struktūra visai kita. Nuostoliai ore – 132 lėktuvai, o tai jau visiškai prilygsta nuostoliams žemėje. Dviejuose pulkuose – 35-ajame ir 31-ajame – nuostoliai ore daug didesni nei nuostoliai žemėje.

Dėl daugybės veiksnių, kurie pateikti pagrindiniame skyriuje, toks Šiaurės vakarų fronto kovinės naikintuvų ir bombonešių veiklos skirtumas abejonių nekelia. Bombonešių pulkai buvo bazuojami daug toliau nuo sienos ir iki jų „persibazavimo" banga atsirito keletu dienų vėliau. Nuo pat pirmųjų karo valandų ŠVF KOP bombonešiai veikė labai aktyviai ir nuo tada, kai pradėjo netvarkingai trauktis, nemeluojant didelė lėktuvų dalis jau buvo prarasti mūšyje. Tokiems dideliems nuostoliams įtakos turėjo ir faktinis naikintuvų aviacijos bei fronto KOP vadovybės nenoras pridengti bombonešių kovinę veiklą.


«Истребителями прикрыть не можем». Резолюция начштаба ВВС Западного фронта на телеграмме начштаба 3-го ЛБАК

Vakarų fronto KOP štabo viršininko rezoliucija ant išsiųstos 3-iojo tolimojo veikimo aviacijos bombonešių (TBAK) korpuso štabo viršininkui telegramos: „Naikintuvais pridengti negalime".

4 ir 5 lentelėse išvardyti Šiaurės vakarų fronto aviacijos daliniai žemėje prarado 517 kovos lėktuvų, į šiuos nuostolius neįtraukti U-2 bei UTI lėktuvų nuostoliai. Prie šio skaičiaus be jokios rizikos suklysti galime pridėti visus 61 ŠAP lėktuvus, o tai dar 60. Šio skyriaus pradžioje buvo akivaizdžiai pademonstruota, kad apie „netikėtą" priešo aviacijos smūgį Pabaltijo YKA galima rašyti tik kabutėse. Išsilaisvinę iš ne vietoje vartojamo epiteto „netikėtas", pamėginkime nors apytikriai tai įvertinti. Deja, apie tikslius nuostolius po „pirmojo smūgio" kalbėti negalime.

Atvirai pasakius, prie „pirmojo smūgio" kategorijos reikėtų priskirti tik birželio 22-osios įvykius ir nuostolius. Po 12.00 Molotovo kalbos per radiją apie prasidėjusį karą žinojo net ir Pskovo bei Naugardo užkampio kolūkiečiai. Tačiau egzistuojanti dokumentų bazė neleidžia iki reikiamo lygio „padidinti ryškumo", todėl kalbėsime vien apie 1941 metų birželio 22-osios nuostolius.

Birželio 22-osios 17.00 fronto KOP „Rygos štabo" „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 1/OP" pranešama, kad *„žemėje sunaikinta apie 35 ir sugadinta apie 27 lėktuvus"*. Ar Rygoje nesuprasta, kad prasidėjo sutriuškinimas? Galbūt, tačiau esantis daug arčiau veiklos zonos „Panevėžio miško štabas" birželio 22-osios 19.00 „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 03/OP" pateikia dar mažesnius skaičius: *„1941 m. birželio 22-osios visi Pabaltijo YKA KOP nuostoliai: 35 bombonešiai, 30 naikintuvų"*. Visi nuostoliai, t.y. įskaičius ir numuštus ore, o tokių pagal tą pačią suvestinę iš viso buvo 39: 29 bombonešiai ir 10 naikintuvų.

Suprantama, KOP štabo suvestinės nebuvo visiškai tikslios ir viso nuostolių paveikslo neparodo. Sudėdami visus raportuose, suvestinėse, koviniuose pranešimuose pateiktus pulkų ir divizijų štabų duomenis, ramioje šiandienos aplinkoje gauname tokius skaičius:

bombonešiai: sunaikinta žemėje 16, sugadinti 29
naikintuvai: sunaikinta žemėje 32, sugadinti 26
iš viso: sunaikinta žemėje 48, sugadinti 55

Galiausiai pažvelkime į 1941 metų birželio 22-osios „Šiaurės" armijų grupės „Kovinio žurnalo" įrašus: *„Iš šiame rajone spėjamų esančių 750 priešo lėktuvų skaičiaus sunaikinti 185".* Atsižvelgus į labai kuklų „duomenų padidinimo koeficientą" galima spėti, kad ore ir žemėje iš tikro buvo sunaikinta apie 70–90 sovietų lėktuvų. Apie 50 lėktuvų iš šio skaičiaus būtina atmesti, nes juos neabejotinai numušė vokiečių naikintuvai ir zenitinė artilerija ore.

Galutinė šios skaičių painiavos išvada labai paprasta: negrįžtami pirmosios karo dienos nuostoliai sudarė ne daugiau kaip DEŠIMTADALĮ negrįžtamai prarastų visų Šiaurės vakarų KOP lėktuvų skaičiaus: paliktų, sudegintų, atsitraukiant paliktų ištuštėjusiuose aerodromuose.

Priekyje – palikti naujieji MiG-1/3 Kauno aerodrome. 1941 m.

3 SKYRIUS. PELENAI IR DEIMANTAI

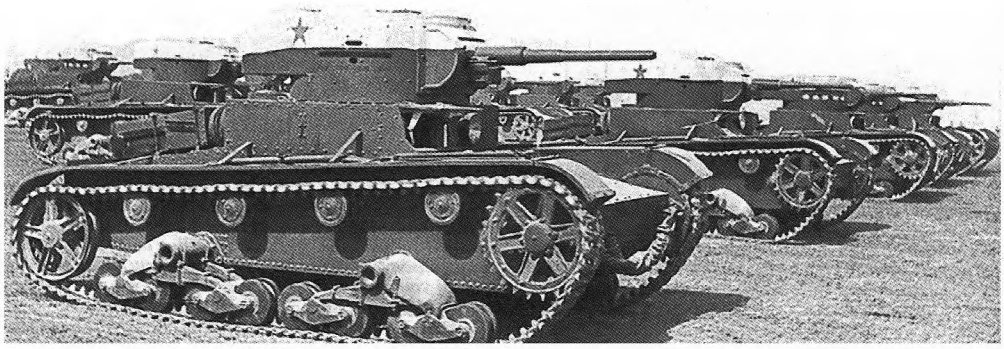
Vokiečių grupuotė „Centras" Rytų fronte. 1941 m.

Universalaus Bf-110 vėlesnė modifikacija G-2. Parengiama raketa *Werfer Granate* 21. 1943 m.

Ankstesniajame skyriuje galėjome matyti, kaip neužtikrintai ir neefektyviai veikė sovietų aviacija Pabaltijyje. Ten, kur Šiaurės vakarų fronto KOP turėjo dvigubą persvarą palyginti su priešu. Dabar priartėjome prie pačių tragiškiausių karo pradžios įvykių.

Vakarų fronto (Baltarusija) ruože priešas sutelkė pačią galingiausią sausumos kariuomenės grupuotę – „Centro" armijų grupę. Ją sudarė 9-oji ir 4-oji lauko armijos, 3-ioji ir 2-oji tankų grupės, kurios pagal tankų ir tankų divizijų skaičių lenkė visas kitas armijų grupes – „Šiaurės" ir „Pietų" bendras pajėgas. „Centro" armijų grupę iš oro dengė pati didžiausia aviacijos grupuotė – liuftvafės 2-asis oro laivynas. Jis buvo geriausiai ginkluotas, pagrindinio smūgio ruože priešas sutelkė visus pikiruojamuosius bombonešius Ju-87 ir visus daugiatikslius Me-110. Jiems vadovavo labiausiai patyrę ir sėkmingiausiai veikę vadai. Smogiamųjų – bombonešių, pikiruojamųjų, atakos lėktuvų – skaičiumi 2-asis oro laivynas lenkė dviejų kitų – 1-ojo ir 4-ojo bendras pajėgas.

Kaip ir reikėjo tikėtis, tokiomis sąlygomis Šiaurės vakarų fronto KOP sunaikintos greitai ir triuškinamai. Tačiau net šiame chaose ir katastrofoje buvo aviacijos dalinių, vadų, lakūnų, kurie garbingai atliko savo pareigą. Apie tai ir kalbėsime šiame skyriuje.



Raudonosios armijos tankai T-26 Kijevo YKA. 1935 m.

3.1. „*MATYTI VISIŠKOS PRIEŠO DEZORGANIZACIJOS POŽYMIŲ...*“

SSRS ginkluotosiose pajėgose po Kijevo YKA Vakarų ypatingoji karinė apygarda, kurios valdymo ir kariuomenės bazėje buvo išskleidžiamas Vakarų frontas, buvo antroji pagal kiekybę ir kovinę galią. Pagal Raudonosios armijos aukščiausiosios vadovybės prieškario planus 1941 m. balandžio mėn. SSRS liaudies gynybos komisaro ir RA Generalinio štabo Vakarų YKA vado direktyvą be numerio Vakarų fronto kariuomenei buvo iškelti tokie uždaviniai:

„... *Fronto kairiojo sparno smūgiu Sedleco, Radomo kryptimi padėti Pietvakarių frontui sutriuškinti priešo Liublino–Radomo grupuotę... 3-iąją operacijos dieną judriesiems daliniams užimti Sedlecą, 5-ąją dieną – Vyslos perkėlas; pagrindinėms pajėgoms 8-ąją dieną pasiekti ir pasirengti forsuoti Vyslą. Ateityje veikti Radomo kryptimi* (200 km į pietvakarius nuo Bresto (Brastos) – M. S.), *tikslas – veikiant kartu su Pietvakarių frontu, apsupti priešo Liublino grupuotę. Užtikrinant fronto pagrindinį smūgį, smogti pagalbinį smūgį Balstogės–Varšuvos kryptimi, užduotis – užimti Varšuvą ir gynybos liniją prie Narevo upės. Fronto kairiajam sparnui Nemuno, Ostrolenkos ruože visiškai apsaugoti Lydos ir Volkovysko–Baranovičių ruožą...*“ [181]

Sovietų tankas T-26 kariniuose mokymuose. Kijevo YKA.

Birželio 22-ąją ryte prasidėjęs karas Vakarų fronto kariuomenę užklupo tuo metu, kai ji dar nespėjo baigti suplanuoto puolamosios grupuotės išskleidimo nei sukurti improvizuotos grupuotės gynybos linijos. Į atsitiktinai susikūrusį fronto „pirmąjį ešeloną" pateko 3-ioji, 10-oji, 4-oji armijos, 13 šaulių ir 2 kavalerijos divizijos, 4 mechanizuotieji korpusai, t.y. 8 tankų ir 4 motorizuotosios divizijos. Dar 11 šaulių divizijų buvo žygyje, 100–350 km atstumu nuo sienos. Pagal planą jų uždavinys buvo pasiekti numatytus rajonus iki liepos 1-osios. Du – 17-asis ir 20-asis – formuojami mechanizuotieji korpusai fronto gilumoje – Baranovičių ir Borisovo rajone, „mechanizuoti" buvo tik savo pavadinimu. Giliame operatyviniame fronto užnugaryje Vitebsko, Smolensko, Gomelio ruože buvo išskleidžiamos trys – 22-oji, 20-oji, 21-oji – antrojo strateginio ešelono (žr. žemėlapį) armijos. Šios vyriausiosios vadovybės rezervo armijos turėjo būti baigtos telkti iki liepos 3–5 d.

Vakarų YKA vadas, armijos generolas D. Pavlovas (nuotraukoje jo laipsnis – komkoras – korpuso vadas).

Apygardos kariuomenės padėtis, neužbaigus išskleidimo ir mobilizacijos, tapo dar sudėtingesnė dėl keisto Vakarų YKA vadovybės nerūpestingumo. Nors dėl buvusios SSRS archyvų įslaptinimo, tai vis tiek negali būti pagrindas kategoriškai tvirtinti, kad net šiandien nepavyko aptikti dokumentų, kurie būtų liudiję paskutiniosiomis prieškario dienomis didinamą karinį pasirengimą, ryžtingus veiksmus, panašius į tuos, kuriuos mėgino daryti kaimyninė Pabaltijo YKA vadovybė.

Nors iš žvalgybos duomenų vokiečių kariuomenės sutelkimas buvo pakankamai tiksliai žinomas, nepaisant aiškiai girdimų artėjančių prie pasienio vermachto tankų kolonų gausmo, Vakarų YKA vadas armijos generolas D. Pavlovas nesiėmė visų įmanomų pagal jo įgaliojimus bei Kremliaus žaidžiamo „didžiojo žaidimo" apribojimus priemonių jam patikėtoje kariuomenėje paskelbti kovinę parengtį. Kai kurių apygardos vadovybės sprendimų, tokių, kaip daugelio zenitinės artilerijos dalinių išsiuntimas į apygardos poligoną ryčiau Minsko, 10-osios armijos dviejų dešimčių pulkų sutelkimas Černovyj Boro poligone netoli sienos, dviejų šaulių divizijų dislokavimo Bresto tvirtovės kareivinėse, 14 MK 22-osios tankų divizijos dislokavimo atvirame priešui kariniame miestelyje prie pačios pasienio stulpų eilės, racionaliai paaiškinti neįmanoma. Jau daugelį metų memuarinėje ir publicistinėje literatūroje tai lieka įnirtingų ginčų objektu...

Belaisviai raudonarmiečiai prie Bresto tvirtovės. 1941 m. birželis.

Vokiečių grupės „Centras" tankų kolona rieda pro degantį sovietų tanką.

Sienos kontūras, toli į vakarus išsikišęs „Balstogės kyšulys", vietovės pobūdis ir kelių tinklas – neįveikiamas miškų ir pelkių masyvas Balstogės rajone ir piečiau jo, Bresto–Minsko ir Vilniaus–Minsko magistraliniai keliai sudarė visiškai aiškų vokiečių kariuomenės veiksmų planą. Dviejų galingais judriųjų junginių smūgiais smogti į „Balstogės kyšulio" pagrindą ir vėliau apsupti sovietų kariuomenę. Buvo galimi tik šio plano variantai: atsižvelgti į operatyvinio proveržio gylį ir organizuojamą atitinkamo dydžio „katilą".

Kaip galima spręsti iš Vakarų YKA priedangos plano, sovietų vadovybė manė, kad priešas smogs Suvalkų–Lydos, Suvalkų–Balstogės, Sedlcų–Belsko, Bresto–Baranovičių kryptimis. Kitais žodžiais kalbant, manyta, kad priešo smūgių gylis neišeis už vadinamosios Vakarų Baltarusijos ribų. „Centro" armijų grupės ir vermachto 3-iosios tankų grupės vadovybės siūlė daug ryžtingesnį veiksmų variantą: 3-iosios tankų grupės per Vilnių Polocko ir Vitebsko link bei 2-osios tankų grupės smūgiu nuo Bresto Bobruisko, Rogačiovo kryptimi ir vėliau apsupti sovietų kariuomenę į vakarus nuo Vakarų Dvinos ir Dnepro ruožų. Tačiau vermachto vyriausioji vadovybė atsisakė šių siūlymų kaip avantiūristinių ir nusprendė „apsiriboti" Vakarų fronto kariuomenės apsupimu susijungiant vokiečių tankų pleištams Minsko rajone.

Vokiečių kariai pasirengę atakai. Griovyje – belaisviai raudonarmiečiai.

Vokiečių savaeigis šturmo pabūklas StuG III.

Stalino įtvirtinimų linijos bunkeris. 1941 m. liepa.

Vokiečių „Centro“ armijų grupė turėjo 31 pėstininkų, 9 tankų, 1 kavalerijos ir septynis atskirus motorizuotuosius dalinius bei SS smogiamuosius junginius, „rikiuotės“ motorizuotąsias divizijas. Formaliai vermachto persvara buvo labai kukli – 48 vokiečių divizijos prieš 43 sovietų divizijas. Čia dvi RA kavalerijos divizijos skaičiuojamos kaip viena „rikiuotės divizija“. Vermachtas neturėjo ir tankų persvaros. Keturiuose Vakarų fronto mechanizuotuose korpusuose, t.y. neskaičiuojant formuojamų 17-ojo ir 20-ojo MK, neskaičiuojant kavalerijos divizijų tankų pulkų ir šimtų lengvųjų plaukiamųjų tankų šaulių divizijose, buvo 2345 tankai, o vokiečių „Centro“ armijos tankų divizijos iš viso turėjo 1936 tankus. Prie šio skaičiaus dar reikėtų pridėti įvairių tipų 280 SAĮ (savaeigių artilerijos įrenginių) ir atskiruose divizionuose esančius „šturmo pabūklus“ bei savaeigius „tankų naikintojus“.

Tokioje situacijoje gynybinės operacijos Baltarusijoje baigtį, jeigu atkreipsime dėmesį tik į karinius operatyvinius svarstymus, nepaisydami visa kita, iš esmės lėmė tik du veiksniai.

Pirma, Vakarų fronto pirmojo operatyvinio ešelono junginių gebėjimas pasinaudojus natūraliais – Bugo, Bebžos, Nemuno upėmis ir dirbtiniais – Gardino, Osoveco, Zambrovo ir Bresto – įtvirtintųjų rajonų apie 500 ĮUT (įtvirtintieji ugnies taškai) sulaikyti 3–4 dienoms persvarą turintį priešą.

Tai būtų leidę baigti įvykdyti pagrindinį mobilizacinių priemonių planą. Savaime suprantama, jis visiškai žlugo realybėje, nes tempai buvo tokie: mobilizacija užtrukdavo 1–2 dienas šaulių, 3–5 dienas tankų ir motorizuotosiose divizijose. Reikėjo baigti komplektuoti kariuomenę pagal personalo sąrašus, autotransportu, taip pat sutankinti gynybą. Tam dar reikėjo permesti prie fronto 11 naujų „antrojo ešelono“ šaulių divizijų. To meto sovietiniame statute LS-39 gynyba prieš turintį persvarą priešą buvo laikoma norma, o ne kaip kuo nors ypatinga fors major sąlyga: *„Gynybos tikslas įnirtingu pasipriešinimu sutriuškinti arba sutrukdyti persvarą turinčio priešo jėgų puolimui mažiausiomis pajėgomis... p. 369. Gynyba turi atsilaikyti prieš puolančio priešo, turinčio galingas slopinimo priemones, persvarą, p. 370...*

Antra, pasinaudoti 6-ojo mechanizuotojo korpuso gebėjimu smogti galingą kontrsmūgį. Šis iš esmės pilnai sukomplektuotas mechanizuotasis korpusas buvo dislokuotas Balstogės rajone, t.y. pačiame kyšulio centre. Dar prieš prasidedant kovos veiksmams, jis gavo 1131 tanką, iš jų 452 naujausius T-34 ir KV, 294 traktorius bei vilkikus, 4779 automobilius ir 1042 motociklus. Tikėtina, kad viską lemiantis turėjo tapti 6-ojo MK smūgis Varšuvos kryptimi. Iki Varšuvos nuo to meto vakarinės sienos buvo mažiau nei 100 km plentu.

6-ojo mechanizuotojo korpuso tankai BT-7 parade Minske.

Varšuvoje įsikūrė Vokietijos „Centro" armijų grupės štabas, svarbiausios užnugario tiekimo bazės, stambus geležinkelio mazgas. Atremti šį smūgį priešas iš esmės neturėjo kuo. Ryžtingai sutelkusi savo pajėgas pagrindinio smūgio ruožuose, t.y. ties Balstogės kyšulio pagrindu, vokiečių vadovybė neišvengiamai susilpnino savo operatyvinės rikiuotės centrą, kur dešimt tarsi pagal ištemptą siūlą išrikiuotų pėstininkų divizijų dengė 150 km ilgio pasienio ruožą. Pagal visus karo meno kanonus tūkstančio tankų sutelkto smūgio toks „siūlas" jokiais būdais išlaikyti negalėjo.

Realybėje galimybės smogti Balstogės–Varšuvos ruože net nebuvo svarstomos, apie tai iš viso nieko nežinoma nei iš dokumentų, nei iš memuarų. Iš pradžių 6-asis mechanizuotasis korpusas buvo nukreiptas į pietus, Belsko link, o paskui visiškai priešinga kryptimi – Gardino link. Faktiškai Vakarų fronto kavalerijos mechanizuotosios grupės – 6-ojo ir 11-ojo mechanizuotųjų korpusų bei 6-ojo kavalerijos korpuso kontrsmūgis buvo tik atskiri bei neužtikrinti bandymai sustabdyti vokiečių pėstininkų veržimąsi rajone piečiau Gardino ties Sidru, Kuznica, Indura. Juos priešas įvertino taip: *„Atskiros 10–20 tankų vietinės reikšmės atakos.* [182]

Birželio 25-osios vakare Vakarų fronto vadovybė įsakė visiems atsitraukti į Lydos–Slonimo (Slanimo)–Pinsko ruožą. Tačiau demoralizuotai ir jau iš esmės nevaldomai kariuomenei šis įsakymas pasitarnavo tik postūmiu pradėti netvarkingą atsitraukimą. Birželio 26-ąją „Centro" armijų grupės vadas generolas feldmaršalas F. Bokas savo dienoraštyje įrašė: *„Matyti priešo visiškos dezorganizacijos požymių..."* [183] Tą pačią dieną vermachto 9-osios armijos štabo pranešime atsirado tokia frazė: *„Rasti miškuose tvarkingi tankai be ekipažų leidžia daryti išvadą, kad jie* [ekipažai] *patikimose slėptuvėse laukia palankaus momento užpulti".* [184] Vokiečių generolams neužteko fantazijos, kad rastų kitą priežastį, galinčią paaiškinti, dėl ko miško pakelėse „mėtosi" palikti tankai...

Vokiečių generolai fon F. Bokas (*F. Bock*) , H. Hotas (*H. Hoth*)ir V. fon Richthofenas (*W. von Richthofen*) Rytų fronte. 1941 m. liepa.

Karo pirmosios dienos. Raudonarmiečiai masiškai pasiduoda...

Birželio 27–28 d. vokiečių „tankų pleištai" susijungė prie Minsko. Balstogės–Minsko ruože susidarė milžiniškas, apie 60 tūkst. kvadratinių kilometrų, vos kiek mažesnis nei bendras Belgijos ir Olandijos plotas, apsupimo „katilas". Liepos 1-ąją vermachto 4-osios armijos štabo rytiniame pranešime konstatuota: *„Įnirtingi mūšiai vyksta tik prie Zelvos, kituose rajonuose priešas beveik nesipriešino, matyti visiškos jo demoralizacijos požymių. Belaisvių ir trofėjų daugėja, bet bendrą jų skaičių kol kas sunku nustatyti".* [185] Liepos 3-iąją „Centro" armijų grupės štabo suvestinėje buvo pateikti tokie skaičiai: *„Iki šiandienos pateko į nelaisvę, sunaikinta arba paimta: 116 tūkstančių karo belaisvių, 1505 pabūklai, 1964 tankai, 327 lėktuvai. Jų skaičius vis didėja. Kitus trofėjus sunku suskaičiuoti. Negalutiniais duomenimis, 4-osios ir 9-osios armijų, 3-iosios tankų grupės nuostoliai: 2876 žuvusieji, 7514 sužeistųjų, 965 dingusieji be žinios".* [186]

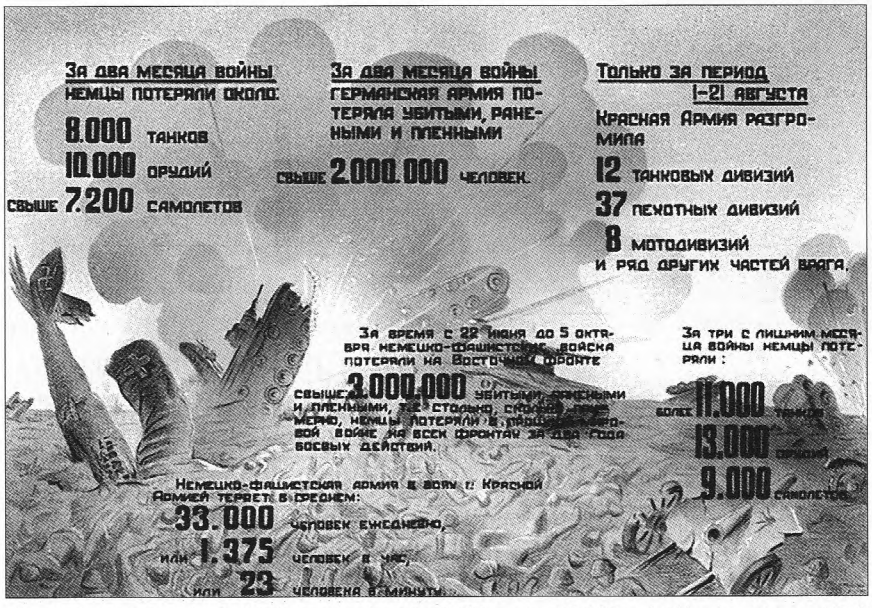
Liepos 5-ąją vokiečių „Centro" armijų grupės štabo dokumentuose belaisvių skaičius išauga iki 217 tūkstančių. [187] Šios armijų grupės štabo bendrojoje suvestinėje, sudarytoje 1941 metų rugsėjo pabaigoje, tvirtinama, kad Balstogės–Minsko rajone sunaikinta arba paimta 3188 tankai, 1830 pabūklų, į nelaisvę paimta 338,5 tūkst. žmonių. [188]

Šie skaičiai visai atitinka žinomus sovietų istorikų vertinimus, pagal kuriuos liepos 9-ąją Vakarų fronto negrįžtamieji nuostoliai buvo: žuvusių ir dingusių be žinios 341 tūkst. žmonių, o dar 77 tūkst. suskaičiuota sužeistųjų. [189] Jeigu laikysime, kaip įprasta dabar, dvidešimtojo amžiaus kovose žuvusiųjų ir sužeistųjų santykį skaičiuoti kaip 1 su 3, taip pat tą faktą, kad priešo nuostoliai šioje operacijoje buvo dešimtis kartų mažesni, tai visiškai įmanoma, kad visus negrįžtamuosius Vakarų fronto kariuomenės nuostolius iš tikro sudarė vien į nelaisvę patekę kariai.

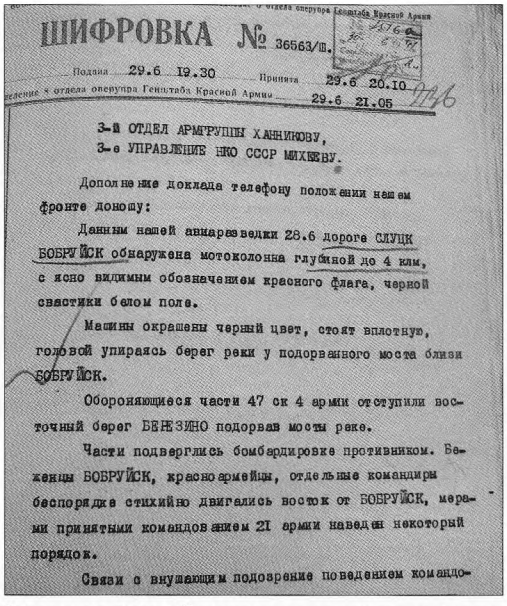
Beje, reikia pripažinti, kad 1941 metų birželio mėn. Vakarų fronto sutriuškinimo istorijoje vartoti tokius pasakymus, kaip „apsupties žiedas" arba „priešo tankų pleištai" yra niekas daugiau, o tik nuolaida ankstesniosios terminologijos tradicijai.

Raudonarmiečių belaisvių kolona Gardino gatvėje. 1941 m. birželis.

Vokiečių tankų kolonos, nužygiavusios 300–350 kilometrų siaurais Baltarusijos miškų ir pelkių „tarpeklių keliais“ sudarė ne „pleištus“, o tiksliau – „plonus plieno siūlus“. Vieno tokio „siūlo“ smaigalys, ko gera, kalbama apie vokiečių 7-osios tankų divizijos priešakinius būrius, sprendžiant iš 1941 m. birželio 28 d. Borisovo miesto įgulos pranešimo, atrodė taip: *„Tiesiai prieš Bereziną didelių priešo dalinių nėra. Pagrindinėse magistralėse veikia atskiri tankų būriai, nuo jų saugo atskiri žvalgybos daliniai (dažniausiai tankečių) nuo skyriaus iki būrio dydžio.“* [199]



„Per du karo mėnesius vokiečiai prarado apie: 8000 tankų, 10 000 pabūklų, daugiau nei 7200 lėktuvų. Per du karo mėnesius vokiečių kariuomenė netekoo žuvusių, sužeistųjų ir belaisvių: daugiau nei 2 000 000 žmonių. Vien nuo rugpjūčio 1 d. iki 21 d. Raudonoji armija sutriuškino: 12 tankų divizijų, 37 pėstininkų divizijas, 8 motorizuotąsias divizijas ir daugybę kitų priešo dalinių. Per tris su trupučiu mėnesio: 11 000 tankų, 13 000 pabūklų, 9000 lėktuvų... Sovietų propagandinis plakatas.



ШИФРОВКА № 36563/Ш.

Подана 29.6 19.30 Принята 29.6 20.10

Передана в отдела оперупра Генштаба Красной Армии 29.6 21.05

3-й ОТДЕЛ АРМГРУППЫ ХАННИКОВУ,
3-е УПРАВЛЕНИЕ НКО СССР МИХЕЕВУ.

Дополнение доклада телефону положении нашем фронте донесу:

Данным нашей авиаразведки 28.6 дороге СЛУЦК БОБРУЙСК обнаружена мотоколонна глубиной до 4 км, с ясно видимыми обозначением красного флага, черной свастики белом поле.

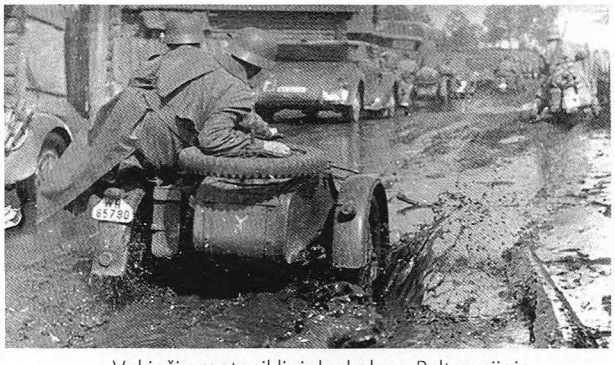
Машины окрашены черный цвет, стоят вплотную, головой упираясь берег реки у подорванного моста близи БОБРУЙСК.

Обороняющиеся части 47 ск 4 армии отступили восточный берег БЕРЕЗИНО подорвав мосты реке.

Части подверглись бомбардировке противником. Беженцы БОБРУЙСК, красноармейцы, отдельные командиры беспорядке стихийно двигались восток от БОБРУЙСК, мерами принятыми командованием 21 армии наведен некоторый порядок.

Связи с внушающим подозрение поведением командо-

Šifruotė Nr. 36563/Š. „Armijos grupės 3-iajam skyriui Chanikovui, SSRS gynybos liaudies komisariato 3-iajai valdybai Michejevui. Mūsų aviacijos žvalgybos duomenimis 06.28 kelyje Sluckas- Bobruiskas aptikta 4 km ilgio motorizuota kolona...". 1941.06.29



Vokiečių motociklininkų kolona Baltarusijoje. 1941 m. birželis.

Forsuojant strateginiškai svarbią ribą Bobruisko rajone – Berezinos upę – dalyvavo tokių pajėgų vermachto 3-ioji tankų divizija. 47-ojo šaulių korpuso vado generolo majoro Povetkino raportas: *„1941-06-29 11 valandų 30 minučių Šatkovo rajone persikėlė 4 priešo tankai. Bobruisko ir Domanovo geležinkelio tilto rajone taip pat persikėlė nenustatyto dydžio priešo būrys. Tuo pačiu metu prie Šatkovo perkėlos atvyko 11 mašinų su motorizuotaisiais pėstininkais ir maždaug 5 tankai...“* [191]

Nieko panašaus į fronto ruožą, pavyzdžiui, tokį, kuris buvo sudarytas 1942-ųjų metų lapkritį aplink apsuptą ties Stalingradu vermachto 6-ąją armiją, vokiečiai Baltarusijoje negalėjo sukurti, tiesą pasakius, net nemėgino to daryti. Vien tik išorinis rytinis „Minsko katilo“ lankas buvo ilgesnis nei 550 km. Norint sukurti tokio pločio frontą pagal sovietinį statutą PS-39 reikėjo 120–160 šaulių pulkų, o vokiečių „Centro“ armijų grupėje, 9-iose tankų ir 6-iose motorizuotosiose divizijose net aritmetiškai skaičiuojant buvo tik 36 motorizuotieji pulkai. Iš esmės kai kurie motorizuotųjų pėstininkų pulkai veikė „katilo“ viduje, o 3-ioji ir 4-oji tankų divizijos, puolusios Bobruisko–Rogačiovo link iš esmės buvo už „katilo“ ribų. Esant tokiam operatyviniam tankiui, prasiveržti iš apsupties, jeigu toks proveržis būtų surengtas ir labai norint vykdomas, pagal visus karo mokslo kanonus sutrukdyti vokiečiai niekaip negalėjo, be to, juk dar buvo galima smogti deblokuojamąjį smūgį iš Rytų.*

Būtina priminti, kad 1944 m. birželį, vykstant „Bagrationo“ operacijai, Raudonoji armija beveik toje pačioje vietovėje ir beveik tose pačiose geografinėse platumose vokiečių „Centro“ armijų grupei sutriuškinti turėjo panaudoti keturių frontų, kuriuose buvo 156 šaulių ir 12 kavalerijos divizijų, 12 tankų ir mechanizuotųjų korpusų, 18 ats-

* Birželio 25-ąją vokiečių „Centro“ armijų grupės vadas generolas feldmaršalas F. fon Bokas įrašė savo dienoraštyje: „Fiureris domisi, kokio dydžio bus apsupties zona ties Minsku, taip pat labai susirūpinęs dėl to, ar mūsų pernelyg ištįsusi kariuomenė įstengs priversti pakliuvusias į apsuptį dideles rusų pajėgas pasiduoti...“

kirų tankų brigadų, pajėgas. Operacijoje iš viso dalyvavo 2,3 mln. žmonių. [192] Tačiau net ir esant tokiai kariuomenės koncentracijai, praktiškai atitinkantį 1941 metų birželio „apsupimo katilo" geometrinį dydį, jau nekalbant apie apsuptų ir paimtų į nelaisvę priešo kariuomenės karių skaičių, sudaryti „katilą" nepavyko.

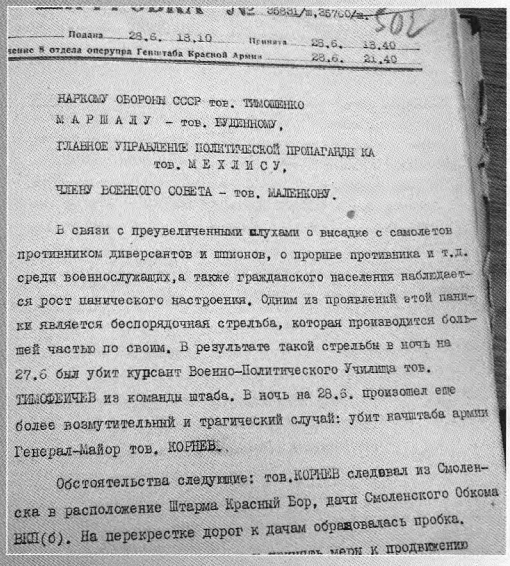
Galiausiai būtina atsižvelgti į tai, kad Vakarų fronto „apsupimas" įvyko vietovėje, perpildytoje degalų ir šaudmenų.* Karo išvakarėse vakariniuose pasienio rajonuose buvo sukaupti milžiniški materialiniai ištekliai karui – pradedant aviaciniu benzinu ir baigiant individualiais sanitariniais paketais, pastarųjų – net 40 milijonų vienetų. Šios atsargos buvo skirtos ne tik pasienio apygardų, būsimųjų frontų kariuomenei aprūpinti, bet ir antrojo strateginio ešelono junginiams, be to, ne vienai savaitei, o keletui mėnesių.

Vakarų YKA teritorijoje buvo sukaupta 264 tūkst. tonų degalų. O juk aprūpinti vieną mechanizuotąjį korpusą visai užteko „vos" 1,2 tūkst. tonų degalų. Iki birželio 29-osios užimtoje priešo apygardos teritorijoje, t.y. ruože nuo sienos iki Berezinos upės, buvo 60 didelių, tarp jų ir 10 artilerijos, 25 degalų, 14 maisto, sandėlių. Iš viso Vakarų YKA sandėliuose, apie tai dar 1966 metais „Vojenno-istoričeskij žurnal" neatsargiai pranešė skaitytojams, buvo sukaupta *„6700 vagonų įvairių tipų šaudmenų"*.

Sovietų karinė technika, palikta prie perkėlos.

Ar tai daug? 1944 metais Raudonoji armija, vykdydama milžiniškas puolamąsias operacijas, vidutiniškai panaudodavo 9254 vagonus šaudmenų per mėnesį. Visa Raudonoji armija per milžinišką sovietų ir vokiečių fronto ruožą! Jeigu kalbėsime vien tik apie Vakarų frontą, tai nuo 1943 metų kovo iki 1944 metų kovo jame sunaudota 16661 vagonas šaudmenų, t.y. apie 1400 vagonų per mėnesį. 1941 m. birželio 22-ąją penkiose vakarinėse pasienio apygardose buvo sukaupta, neskaičiuojant minosvaidžių, šaudmenų 27 mln. artilerijos salvėms. Tai sudaro beveik visos veikiančiosios armijos 1944–1945 metų penkių mėnesių faktiškai jų panaudotas atsargas. [193] Nejaugi 1941 metais tokių atsargų neužteko net dviem savaitėms?

* Tiesą pasakius, kovos veiksmai apsuptyje, kalbame ne apie žvalgų būrio apsuptį miško pievelėje, kai galima šaudyti į bet kurį tašką, skiriasi nuo neapsupto būtent tuo, kad apsupta grupuotė praranda galimybę gauti materialinių išteklių iš užnugario ir, išnaudojusi turimas šaudmenų, maisto ir degalų atsargas, netenka galimybės priešintis. Klasikinis pavyzdys – 6-osios vokiečių armijos apsupimas prie Stalingrado. Iš anksto parengtų sandėlių vokiečiai turėti niekaip negalėjo, taigi sukaupti bent kiek didesnes atsargas tokioje situacijoje nepavyko, o žiema ir negyvenama stepė neleido pasinaudoti „vietos ištekliais" aprūpinant apsuptuosius maistu bei kuru.



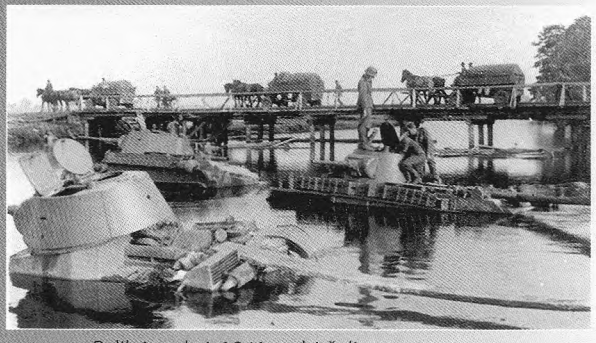
Подана 28.6. 18.10 Принята 28.6. 18.40
ение 8 отдела оперупра Генштаба Красной Армии 28.6. 21.40

НАРКОМУ ОБОРОНЫ СССР тов. ТИМОШЕНКО
М А Р Ш А Л У - тов. БУДЕННОМУ,
ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПОЛИТИЧЕСКОЙ ПРОПАГАНДЫ КА
тов. М Е Х Л И С У,
ЧЛЕНУ ВОЕННОГО СОВЕТА - тов. МАЛЕНКОВУ.

В связи с преувеличенными слухами о высадке с самолетов противником диверсантов и шпионов, о форме противника и т.д. среди военнослужащих, а также гражданского населения наблюдается рост панического настроения. Одним из проявлений этой паники является беспорядочная стрельба, которая производится большей частью по своим. В результате такой стрельбы в ночь на 27.6 был убит курсант Военно-Политического Училища тов. ТИМОФЕИЧЕВ из команды штаба. В ночь на 28.6. произошел еще более возмутительный и трагический случай: убит начштаба армии Генерал-Майор тов. КОРНЕЕВ.

Обстоятельства следующие: тов.КОРНЕЕВ следовал из Смоленска в расположение Штарма Красный Бор, дачи Смоленского Обкома ВКП(б). На перекрестке дорог к дачам образовалась пробка.

SSRS gynybos liaudies komisarui draugui Timošenkai, maršalui, draugui Budionui, Raudonosios armijos politinės propagandos vyriausiosios valdybos draugui Mechliui, karinės tarybos nariui – Malenkovui. Dėl perdėtų gandų apie laipinamus iš lėktuvų diversantus ir šnipus, apie priešo prasiveržimą, tarp kariškių ir civilių gyventojų pastebima didėjanti panika. Vienas iš šios panikos požymių beprasmis šaudymas, be to dažniausia į savus...



Palikti tankai. 1941 m. birželis.

Raudonarmiečių belaisvių kolona Minske. 1941 m.

Atsakymas į šį retorinį klausimą visiškai aiškus. Kartu su vokiečių „tankų pleištais“, dažnai net juos aplenkdama, ritosi auganti chaoso, panikos ir dezorganizavimo banga. Būtent ši „ banga“ ir užliejo vadinamojo „apsupties katilo“ milžinišką erdvę ir lėmė galutinį ir greitą organizuotos ginkluotos jėgos – Vakarų fronto kariuomenės – dingimą.

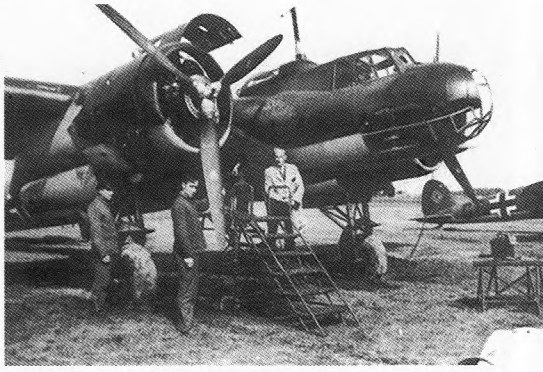
Tokiam rezultatui pasiekti nemažą indėlį įnešė vokiečių aviacija. Keletą kilometrų nutįsusios besitraukiančios sovietų kariuomenės kolonos, didžiulės žmonių minios prie tiltų ir perkėlų tapo negailestingų, nenutrūkstamų smūgių iš oro taikiniais. Per amžius vieni kitus naikinantys žmonės pirmą kartą negalėjo pabėgti nuo priešo iš principo, iš dangaus krintanti mirtis galėjo pasiekti visur, ir šis baisus faktas galutinai paralyžiavo gebėjimą bei valią priešintis. *„Nuolatinis ir įnirtingas bombardavimas visiškai demoralizavo pėstininkus ir nematyti jų užsispyrimo gintis... Pagrindinius nuostolius, o svarbiausia paniką, sėja priešo aviacija, kuri veikia skutamuoju skridimu beveik nebaudžiama... Į frontą išsiųstų jungtinių batalionų, prasidėjus* [priešo] *minosvaidžių ir aviacijos parengčiai, sulaikyti neįmanoma“.* Šias primenančias 1941-ųjų birželio dokumentų ištraukas galima cituoti iki begalybės...

Panašiai kaip ir sausumos kariuomenės motorizuotosios grupuotės, liuftvafės 2-ojo oro laivyno pajėgos buvo paskirstytos apytiksliai po lygiai ir sutelktos ties „Balstogės kyšulio“ šiauriniu ir pietiniu pagrindu, bet operatyvinio fronto centre ties „kyšulio smaigaliu“ žiojėjo didžiulė

tuštuma (žr. žemėlapį 462 p.). Kaip ir kituose Rytų fronto ruožuose, 2-ojo oro laivyno daliniai ir junginiai persibazavo į SSRS pasienio ruožo aerodromus praėjus 5–10 dienų nuo įsiveržimo pradžios. Dauguma aviacijos grupių iki paskutinės akimirkos kovėsi virš Vidužemio jūros, Šiaurės Afrikos ir Lamanšo.

To padarinys buvo blogai sukomplektuota bei kovai parengta technika. Pavyzdžiui, pietiniame vokiečių „Centro“ armijų grupės sparne, 2-ojo aviacijos korpuso trijose 53-iosios aviacijos grupės bombonešių eskadrilėse vietoje priklausančio pagal kadrų sąrašus 120 lėktuvų, realiai buvo tik 80 He-111. Be to, iš jų 1941 m. birželio 22-ąją buvo vos 50 vienetų. Ne ką geresni reikalai ir šiauriniame sparne, 8-ajame aviacijos korpuse, kurio bombonešių KG-2 dviejose grupėse iš viso buvo tik 42 kovai tinkami lėktuvai. Be to, ir šie „Dornje“ Do-17Z buvo „pačios naujausios“ – ketvirtojo dešimtmečio vidurio konstrukcijos, beje, kaip ir 53-iosios eskadrilės lėktuvai „Heinkel“.

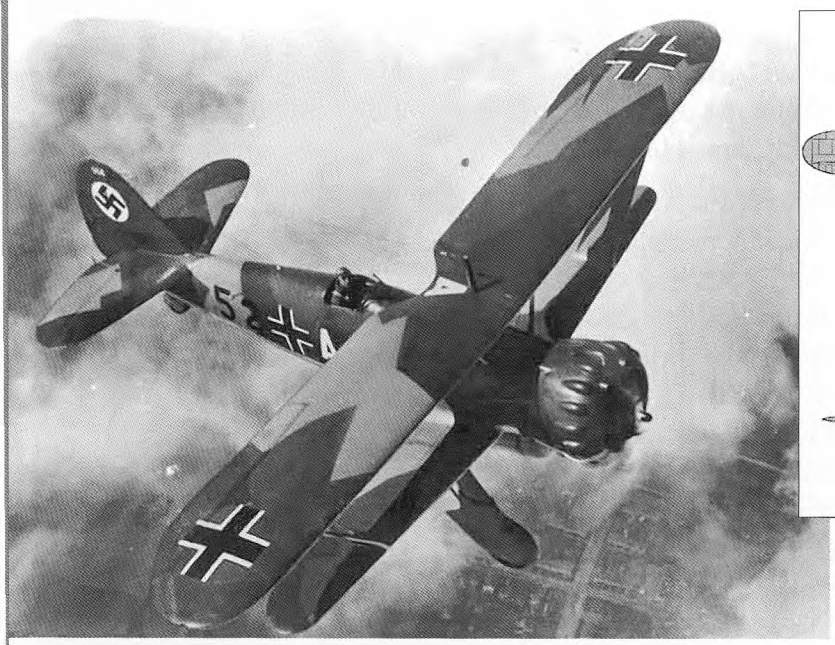
10-ies aviacijos grupių naikintuvų daliniai buvo sukomplektuoti daug geriau, tačiau ir tarp jų buvo galima rasti III/JG-27 grupę, kurioje birželio 22-ąją tvarkingų buvo vos 14 „meserių“ Bf-109. Be to, tai ne pačios naujausios E modifikacijos lėktuvai. Tikėtina, kad „avralinis“ grupuotės formavimo tempas keistai, lyginant su kitais liuftvafės oro laivynais, sumaišė aviacijos grupes. Bombonešių eskadrilė KG-3 bazavosi Demblino rajone, o trečioji šios eskadros grupė atsidūrė kitame aviacijos korpuse 270 km šiauriau – Suvalkų aerodrome. Trys JG-53 naikintuvų grupės buvo tiesiog fantastiškai išblaškytos: 1-oji grupė – pietuose Seldcų rajone, 3-ioji šiaurėje – Suvalkų rajone, 2-oji, be vienos eskadrilės, dar šiauriau – Rytų Prūsijos 1-ajame oro laivyne. Absoliutų rekordą pasiekė eskadrilė JG-52, jos viena grupė buvo Suvalkų rajone, o kita per tūkstantį kilometrų piečiau – Rumunijoje, ties Bukareštu ir Ploeščiu.

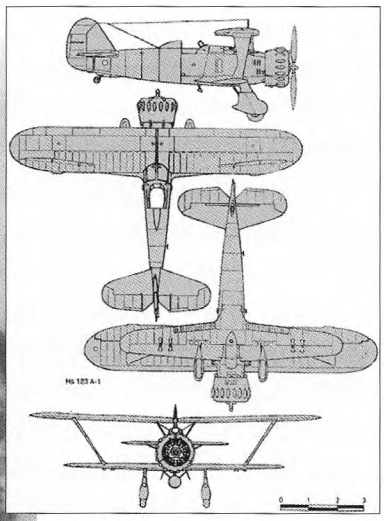


3-iosios eskadrilės žvalgybos lėktuvas Do-17P-1. 1939 m. ruduo.

Dornje Do-17 meta bombas.

JG-53 eskadrilės lakūną po 250-ojo pergalingo skrydžio sveikina lėktuvo technikas.



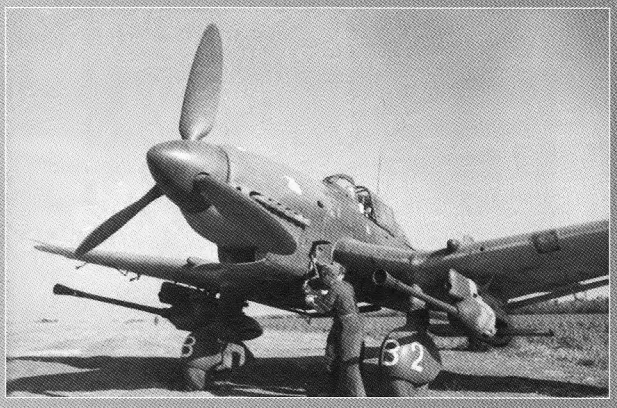


Pasenęs biplanas su neįtraukiama važiuokle Hs-123 ir jo brėžiniai. Šių lėktuvų gamyba buvo nutraukta dar 1938 m.

Pati didžiausia vokiečių problema buvo išskleisti per labai trumpą laiką prie SSRS sienų 2-ojo oro laivyno daugiau nei tūkstantį kovos lėktuvų dviejose dešimtyse aerodromų. Viename aerodrome dviejų ar net trijų aviacijos grupių dislokacija tapo labai dažnai pasitaikančiu reiškiniu. Toks reiškinys karo išvakarėse buvo visiškai neįmanomas sovietų KOP. Pietiniame sparne nors pusė, jeigu tiksliai, iš 15 grupių 7 gavo po „nuosavą" aerodromą, o siaurame „Suvalkų kyšulio" ruože vokiečių aviacijos bazės buvo sukimštos tarsi silkės statinėje: 7 aerodromuose bazavosi 14 aviacijos grupių. Trys grupės I/ZG-26, II/ZG-26 ir III/KG-3 – Suvalkų aerodrome, trys grupės III/JG-27, II/JG-52, III/JG-53 – Sobolevo aerodrome 15 km į pietryčius nuo Suvalkų.

Savotišką rekordą pasiekė Prašnico (*Praschnitz)* aerodromas. Būtent čia 1941 metų birželio 22-ąją ryte susitelkė 143 keturių tipų kovos lėktuvai. Pikiruojamųjų bombonešių eskadrilės StG-2 štabo 6 Me-110, StG-2 dviejų grupių ir štabo 77 Ju-87, II (Sch.)/LG-2 naikintuvų Bf-109 grupė – 38 ir net reliktiniai Hs-123 iš 10/LG-2. Tai buvo biplanas su neįtraukiama važiuokle bei atatampomis palaikomais sparnais – pirmasis, nelabai vykęs bandymas sukurti pikiruojamąjį bombonešį, kurio gamyba nutraukta jau 1938 metais. Šie 43 lėktuvai buvo laikomi sugedusiais, o smogus aviacijos smūgį arba artilerijai apšaudžius aerodromą, jie net negalėjo pakilti į orą.

Visos naikintuvų ir pikiruojamųjų bombonešių grupės bazavosi ne toliau kaip 20–35 km nuo sienos, o II/JG-27 būryje „Suvalkų kyšulio" Beržnikų (Berzniki) aerodrome iš tikro buvo galima įžiūrėti pasienio stulpus. Net bombonešių daliniai, išskyrus du KG-53 eskadrilės būrius Grueco ir Radomo aerodromuose, buvo ne toliau kaip 50–100 km nuo pasienio. Jeigu priešas būtų buvęs energingas ir atkaklus, tokia dislokacija vokiečiams galėjo baigtis didžiuliais nuostoliais jau pirmąją karo dieną...



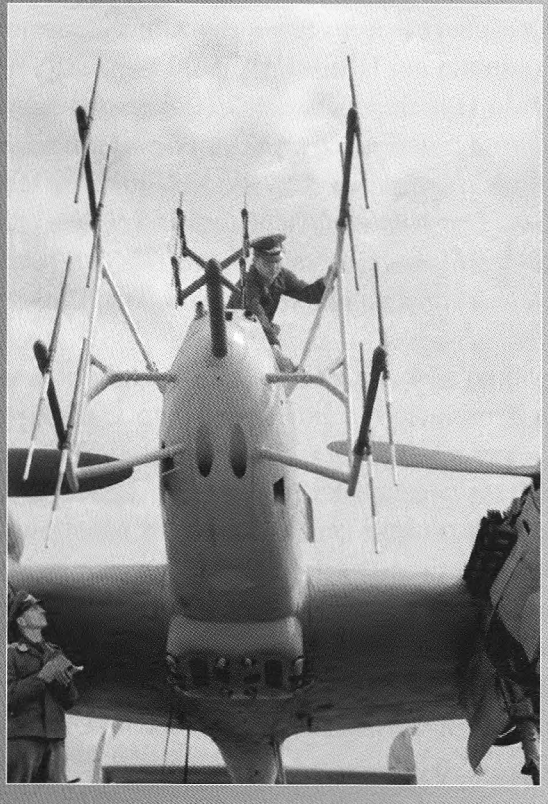
Rezultatyviausias pikiruojamojo bombonešio „Štukos" – Ju-87 pilotas H. Rudelis (*Hans-Ulrich Rudel*) (kairėje) po 1300 skrydžio ir jo lėktuvo šaulys po 1000 skrydžio. H. Rudelis vienintelis Riterio kryžiaus kavalierius apdovanotas Auksiniais ąžuolo lapais, kardais ir deimantais.
Dešinėje: H. Rudelio bombonešis Ju-87G buvo ginkluotas dviem 37 mm kalibro patrankomis. H. Rudelis sunaikino apie 2000 vienetų karinės technikos, iš jų 532 tankus.

Pagrindine 2-ojo oro laivyno smogiamąja jėga tapo septyni pikiruojamųjų bombonešių būriai – 273 „Junkers" Ju-87, tarp jų tvarkingi buvo 183. Būtent jie tiesė vis toliau besidriekiančius į sovietų teritorijos gilumą kelius, t.y. nuo savo pėstininkų ir, kas šiuo atveju ypač svarbu, nuo artilerijos atitrūkusioms vokiečių tankų divizijoms. Palyginti nedidelis lėktuvų skaičius atrodė daug didesnis dėl labai aktyvaus jų panaudojimo. Garsus „Štukos" pilotas Hansas Rudelis rašo savo memuaruose: *„Iki pirmosios dienos vakaro aš jau buvau atlikęs keturis išskridimus į fronto ruožą tarp Gardino ir Volkovysko* (Valkavisko)(dar reikėtų patikslinti, kad Rudelis į savo dalinį atvyko 1941 metų birželio 22-ąją ne anksčiau kaip vidudienį – M. S.)... *Mes bombardavome tankus, zenitinę artileriją bei šaudmenų sandėlius, skirtus aprūpinti tankams ir pėstininkams. Tas pats ir kitą dieną, pirmasis išskridimas 3 valandą ryto, paskutinis nusileidimas – 10 valandą vakare. Visavertį nakties poilsį teko užmiršti...*"

Pikiruojamųjų būriai nenutrūkstamai slinko paskui puolančią sausumos kariuomenę ir kilo iš aerodromų, esančių vos už 5–10 minučių skridimo nuo fronto. O jeigu pažvelgsime į 1941 m. birželio Baltarusijos situaciją, tiksliau reikėtų sakyti – kilo „tiesiog nuo atakos objekto". Tad, užpildžius vieną degalų baką, galima buvo atlikti keletą trumpų išskridimų ir grįžti į savo aerodromą tik tam, kad pakabintum naują bombų porciją* Tokia kovos taktika, nors toks šio termino vartojimas šiuo atveju neleistinai suprastina ir net iškraipo situacijos esmę, sukėlė „liaudies šnekose" užfiksuotą bei Raudonosios armijos štabų pranešimuose pateikiamą nuomonę apie milžinišką vokiečių aviacijos persvarą.

* Pikiruojamasis Ju-87 turėjo tik penkis bombų tvirtinimo taškus: keturis po sparnais ir vieną „sūpuoklėse", kurios po fiuzeliažu esančią bombą išmesdavo sraigto sukimosi plokštumoje. Be to, po sparnais buvo galima pakabinti tik 50 kg bombas, skirtas kovai su sovietų tankais KV ir T-34, bet visiškai tam netinkamas.

Vokiečių daugiatikslis lėktuvas Me-110 skrydyje.



Me-110 G-4 (modifikacija – naktinis naikintuvas) su radarais FuG-220 ir FuG-202. 1945 m.

Riterio kryžius su Auksiniais ąžuolo lapais, kardais ir deimantais.

Vokiečiai visiškai sėkmingai panaudojo ir daugiatikslius Me-110. Kaip žinoma, šis dviejų variklių dvivietis lėktuvas iš pat pradžių buvo sugalvotas kaip tolimojo veikimo bombonešis. Antrojo pasaulinio karo pradinio etapo kovos veiksmai parodė, kad 7 tonų mažai manevringa mašina oro mūšyje prieš „normalius" naikintuvus buvo neveiksminga. Jau vykstant „Mūšiams dėl Britanijos", vokiečiai, sumontavę po Me-110 fiuzeliažu du bombų laikiklius, ant kurių buvo įmanoma pakabinti dvi 250 kg bombas, pamėgino paversti lengvuoju greituoju bombonešiu. Būtent tokiu Me-110 variantu ir buvo aprūpinta eskadrilė SKG-210, kurios du būriai 1941 metų birželio 22-ąją ryte buvo Rogožničkos aerodrome, 60 km į vakarus nuo Bresto. Nuo pat pirmųjų karo dienų Rytų fronte pačiu efektyviausiu tapo Me-110, panaudojus jį kaip atakos lėktuvą. Pagal 1941 metų vasaros matus gana galinga jo ginkluotė – dvi 20 mm patrankos ir 180 sviedinių kovinis komplektas kiekvienam vamzdžiui bei keturi 7,7 mm kulkosvaidžiai fiuzeliažo „nosyje" – skrendant skutamuoju skridimu leido rėčiais paversti lėktuvus, stovinčius „taikiai snaudžiančiuose" arba personalo paliktuose aerodromuose.

6 lentelė. Liuftvafės 2-ojo oro laivyno sudėtis karo pradžioje:

Šiaurinis sparnas, 8-asis aviacijos korpusas			**Pietinis sparnas, 2-asis aviacijos korpusas**		
Naikintuvai			**Naikintuvai**		
III/JG-53	38 Bf-109 F	(36)	I, II, III, IV/JG-51	160 Bf-109 F	(121)
II/JG-52	39 Bf-109 F	(37)	I/JG-53	41 Bf-109 F	(35)
II, III/JG-27	84 Bf-109 E	(49)			
II/(Sch)/LG-2	38 Bf-109 E	(37)			
Bombonešiai			**Bombonešiai**		
I, III/KG-2	82 Do-17	(65)	I, II, III/KG-53	86 He-111	(54)
III/KG-3	44 Do-17	(18)	I, II/KG-3	83 Ju-88	(66)
Pikiruojamieji			**Pikiruojamieji**		
II, III/Stg-1	81 Ju-87	(54)	I, II, III/Stg-77	115 Ju-87	(87)
I, III/Stg-2	77 Ju-87	(42)			
Daugiatiksliai			**Daugiatiksliai**		
I, II/ZG-26	78 Me-110	(51)	II, III/SKG-210	83 Me-110	(74)

Pastaba: skliausteliuose nurodytas tvarkingų lėktuvų skaičius.

Be to, eskadrilių štabo grandyse buvo 16 Me-110, o eskadrilėje LG-2 – padalinys, ginkluotas 22 vienviečiais pikiruojamaisiais biplanais Hs-123. Iš viso 2-asis oro laivynas turėjo 400 naikintuvų, 295 „horizontaliojo skridimo" ir 295 pikiruojamuosius bombonešius, 177 daugiatikslius Me-110. Iš viso 1167 kovos lėktuvai, iš kurių tvarkingi buvo 855: 315 naikintuvų, 203 „horizontaliojo skridimo" ir 200 pikiruojamieji bombonešiai, 137 Me-110.

Būtina pažymėti, kad Vakarų fronto žvalgyba priešo grupuotę įvertino gana tiksliai – 1941 m. liepos 4-osios „Žvalgybos suvestinėje Nr. 015" skaitome: *„Ruože prieš Vakarų frontą priešas sutelkė iki 1000 lėktuvų..."* [194]

Vokiečių kariai apžiūri paliktą aerodrome sovietų tolimojo veikimo bombonešį DB-3f.

Raudonosios armijos karininkai: (iš kairės) A. Golovanovas, A. Novikovas, K. Rokosovskis, N. Voronovas.

3.2. SVAJONĖ APIE „BŪSIMĄJĮ KARĄ“

Karo išvakarėse Vakarų ypatingosios karinės apygardos, būsimojo Vakarų fronto KOP turėjo šešias aviacijos divizijas – 9 MAD, 10 MAD, 11 MAD, 12 BAD, 13 BAD, 43 NAD ir keturis atskiruosius aviacijos pulkus: du žvalgybos – 313 ŽAP, 314 ŽAP ir du vadinamieji „rezerviniai“ – 161-asis ir 162-asis. Be to, nuo pirmosios karo dienos Vakarų fronto ruože veikė 3-iasis bombonešių aviacijos korpusas, sudarytas iš dviejų – 42-osios ir 52-osios tolimojo veikimo aviacijos divizijų. Iš viso 12 naikintuvų, 18 bombonešių, įskaičiuojant ir 3-iąjį tolimojo veikimo aviacijos korpusą, 2 šturmo aviacijos pulkai.*

Ši grupuotė, neskaičiuojant rezervinių ir žvalgybos pulkų, neskaičiuojant pasenusių I-15bis ir RZET, neskaičiuojant naujausiųjų, lakūnų neįvaldytų Jak-1 ir Il-2, tačiau kartu su 3-iuoju tolimojo veikimo bombonešių korpusu turėjo apie 1680 kovos lėktuvų – 920 naikintuvų ir 760 bombonešių. [195]

Tai pusantro karto daugiau, nei turėjo priešas.

Vakarų YKA techninės dalies būklė buvo daug geresnė nei antrus metus kovojančių vokiečių aviacijos eskadrilių. Iš viso Vakarų YKA naikintuvų aviacijos variklių ištekliai siekė vos 27%. [203] 1941 metų gegužės 15-ąją iš 273 „čaikų“ buvo remontuojamos tik 11, o iš paskutinių modifikacijų su varikliais M-62/M-63 246 „išakų“ nebuvo remontuojamo nė vieno lėktuvo! Net iš 96 visiškai senų I-15bis remontuojama buvo vos 10. Didelė

* Į „šturmo“ sąrašą čia įtraukta (12 BAD) 215 BAP ginkluotas biplanais I-15, 212 TVBP, vadovaujamas Golovanovo, kuris daugelyje šaltinių vadinamas „atskiruoju“, yra įtrauktas į 3-iąjį TBAK.

dalis sugedusių mašinų buvo tik iš pirmųjų modifikacijų, su varikliu M-25 „išakų“. Iš 170 mašinų buvo 72 remontuojamos. [203] Todėl 1941 metų birželio 1-ąją Vakarų fronto tvarkingų lėktuvų persvara prieš liuftvafės 2-ąjį oro laivyną buvo beveik dviguba – 1550 prieš 855. [25]

Tačiau jėgų vertinimas tik pagal du šiuos skaičius bus labai netikslus. Pirmiausia reikėtų pažymėti, kad vokiečių aviacijos grupuotė buvo sutelkta vos ne prie pat sienos stulpų ir galėjo veikti visa mase vos ne nuo pirmosios kovos veiksmų minutės, o Vakarų YKA KOP operatyviniame išdėstyme buvo puikiai matomi du ešelonai. Pirmasis – 11-oji, 9-oji ir 10-oji mišriosios aviacijos divizijos buvo išskleistos Vakarų Baltarusijoje, 50–100 km ruože nuo sienos ir antrasis – dvi bombonešių divizijos ir viena naikintuvų divizija, dislokuotos Rytų Baltarusijoje 400–500 km nuo sienos (žr. žemėlapį 462 p.).

Lygindami šiuos atstumus su to laikotarpio lėktuvų techninėmis taktinėmis charakteristikomis, matome, kad 43 NAP iš principo negalėjo nei dalyvauti pasienio oro mūšiuose, nei lydėti 12 BAD ir 13 BAD bombonešių. Kalbant apie šiuos du bombonešių pulkus, beje, kitų šiose apygardose KOP nebuvo, todėl atsižvelgus į skraidymo personalo kovinės parengties lygį 800–1000 km skridimas tokiu tolimu nuotoliu jiems buvo sunkus, neįprastas, „netikėtas“ išbandymas. Net vienas vienintelis ekipažo skridimas per dieną tokioje situacijoje galėjo būti laikomas puikiu rezultatu. Tokia nelabai linksma prognozė ypač tinka 12 BAD, kurios du pulkai buvo ginkluoti artimojo veikimo bombonešiais Su-2 arba net pasenusiais žvalgybos biplanais RZET. 3-iojo tolimojo veikimo bombonešių korpuso bombonešių pulkai, nutolę 600–700 km nuo sienos, bazavosi dar toliau į rytus – Smolensko rajone ir piečiau.

Taip, lėktuvai skraido greitai ir per pusę šviesiojo paros meto – birželio pabaigoje mūsų kraštuose šis metas yra apie 8–9 valandos, – visi jie galėjo būti sutelkti pasienio aerodromuose. Vokiečiai savo lėktuvus skraidino dar toliau, į Rytų Prūsiją iš Graikijos ir Kretos. Aviacijos pulkus arba divizijas norint paversti pasirengusiais kovai vienetais – lėktuvai ir lakūnai sudaro tik mažytę tam būtiną žmonių ir technikos komplekso dalį – reikėjo perdislokuoti visas antžemines tarnybas. Tam būtinai reikėjo keleto dienų. Padidinti operatyvinio išsidėstymo tankį įmanoma bet kokiu atveju – ar perbazavus „antrąjį ešeloną“ pirmyn į vakarus, arba perbazavus „pirmąjį ešeloną“ atgal į rytus, bet tam reikėjo labai didelio organizuotumo, tvarkos, drausmės, su sausumos kariuomene suderintų veiksmų. Raudonojoje armijoje to trūko net taikos metu, kai priešo nebuvo nei žemėje, nei padangėje...

Vokiečių eskadrilė JG-54 Graikijoje.

Jeigu lygintume liuftvafės 2-ojo oro laivyno kovos lėktuvų skaičių su Vakarų YKA KOP pirmuoju ešelonu, vaizdas kardinaliai keičiasi: vietoje didžiulės sovietų aviacijos persvaros lieka nedidelė – 850 prieš 760 – priešo persvara, jeigu skaičiuosime tik tvarkingus lėktuvus. Iš tikro 11-oji, 9-oji ir 10-oji mišriosios aviacijos divizijos pagal realią sudėtį iš esmės buvo „naikintuvų" divizijos. Pasienio padangėje susiklostė tokia situacija: beveik dviguba sovietų naikintuvų persvara ir didžiulė liuftvafės bombonešių bei atakos lėktuvų persvara. Be to, būtina atsižvelgti į tą faktą, kad lengvieji bombonešiai SB, Ar-2, Pe-2, esantys fronto aviacijos ginkluotėje, pakeldavo 2–3 kartus mažesnį bombų krovinį, nei vokiečių He-111 arba Ju-88.

Bet ir tai dar ne viskas. Nuo pat 1941 metų žiemos 9 MAD naikintuvų pulkai buvo perginkluojami naujais naikintuvais MiG-1/MiG-3. O kartu nemažas „pasenusių tipų" I-16 ir I-153 skaičius liko daliniuose. Tad 9 MAD lakūnų naikintojų buvo mažiau nei lėktuvų ir, suprantama, ne visos suskaičiuotos kovos mašinos galėjo būti vienu metu pakeltos į orą. Tai faktas, kuris paminėtas šimtuose publikacijų. Tačiau vertinant jį būtina atsižvelgti ir į kitus faktus, pavyzdžiui, pageidautina pasakymą „lakūnų buvo mažiau nei lėktuvų" pateikti konkrečia skaičių kalba.

Iš viso, tvarkingų ir sugedusių naikintuvų, divizijoje buvo 360: 235 MiG-1/MiG-3, 73 I-16, 52 I-153 bei 305 lakūnai naikintojai. Čia ir toliau duomenys pateikiami iš „Vakarų fronto KOP dalinių kovinės sudėties suvestinės", pasirašytos fronto KOP štabo viršininko pulkininko Chudiakovo 1941 metų liepos pradžioje jau po sutriuškinimo. Gegužės 15-osios raporte pateikiami kiek didesni skaičiai. [199], [200] Atsižvelgus į to meto aviacijoje egzistuojantį neišvengiamą 10–15–20% sugedusių kovos mašinų skaičių, iš tikro lėktuvų turėjo būti mažiau nei lakūnų.

Vokiečių karys pozuoja nnt sovietų lėktuvo MiG-3, palikto aerodrome. 1941 m.

Tačiau lakūnas lakūnui nelygus. Grafoje „*Savarankiškai skraido kovos lėktuvais*“ nurodomas kiek mažesnis jų skaičius. Nieko keista, karo išvakarėse nenutrūkstamu srautu atvykdavo jaunų skraidymo mokyklų absolventų, kuriuos į KOP štabų ataskaitas ne visada įrašydavo kaip „savarankiškai skraidančius“. Nediskutuodami dėl to, kad ir šie jauni lakūnai, ko gera, turėjo pakankamą kvalifikaciją, kad perskraidintų lėktuvą iš pasienio aerodromo į rytus – vis dėlto tai buvo aviacijos, o ne kulinarijos mokyklos absolventai, palyginsime „savarankiškai skraidančių“ ir atitinkamą lėktuvų skaičių. Kaip ir reikėjo tikėtis, parengtų skraidyti „senųjų tipų“ naikintuvais lakūnų buvo daug daugiau nei „išakų“ ir „čaikų“ lakūnų – 287 žmonės. Dėl „migų“ situacija tokia: [199], [228]

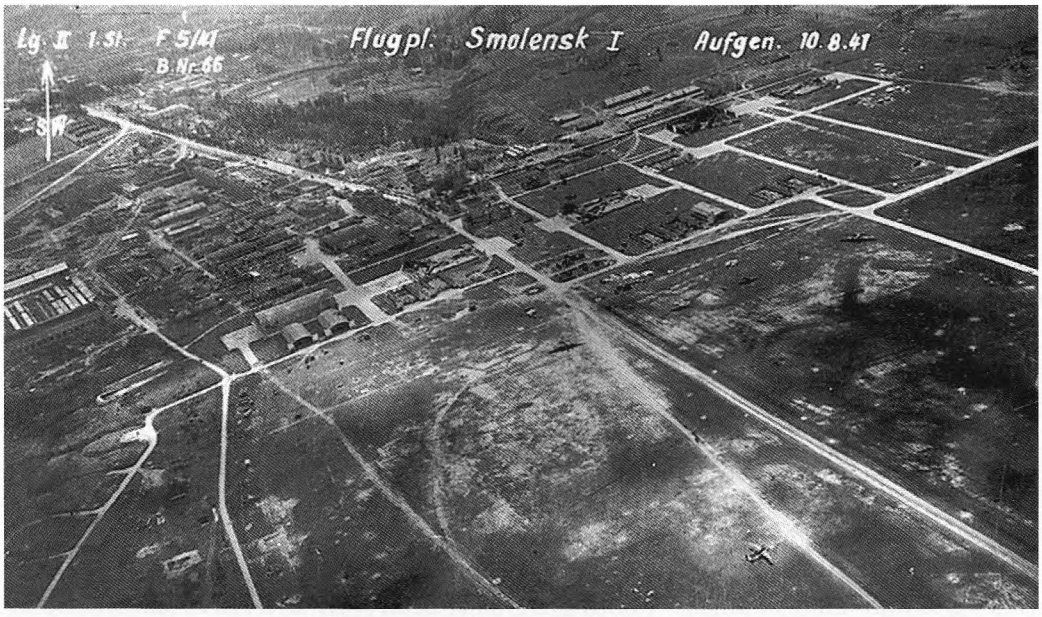
41 NAP, 56 lėktuvai, 66 parengti lakūnai
124 NAP, 70 ir 64;
126 NAP, 50 ir 60*
129 NAP, 57 ir 36.

Kaip matome, rimta problema galėjo kilti tik 129 NAP, o kituose parengtų savarankiškiems skraidymams „migais“ pilotų skaičius visiškai atitinka lėktuvų skaičių. Be to, ir 129 NAP „problema“ taip pat ne tokia jau didelė. Galų gale „atliekamų“ kovos mašinų kare nebūna ir, turint gana didelį lakūnų rezervą, galima nedelsiant įtraukti į mūšį tvarkingus lėktuvus vietoje sugadintųjų. Visa tai reikėtų laikyti dideliu taktiniu pranašumu. Jis absoliučiai vienodai naudingas ir gynyboje, ir puolamojoje operacijoje. Vienintelė situacija, kurioje 36 lakūnai su 57 lėktuvais tampa neišsprendžiama problema, tai labai skubus atsitraukimas. Jis turi būti toks skubus, kad pavežti 10 lakūnų automobiliu iš „savosios“ divizijos į 41 NAP, t.y. iš Seburčino į Tarnovo aerodromą, tarp kurių tiesia linija vos 45 km, nėra laiko...

Dar viena tema – problema, apie kurią sovietų laikais istorinėse knygose nerašė tik tinginys, – „didžiulis aerodromų stygius“. Aerodromų Vakarų Baltarusijoje „buvo labai mažai“, o ir tuose, kurie buvo, 1941 metų pavasarį prasidėjo dideli remontai, todėl išskleisti aviacijos dalinius ir „apsaugoti juos nuo smūgio“ nebuvo jokios galimybės. Anksčiau aprašėme, kaip „išsiskleidė“ priešas, kuriam teko nutupdyti 2–3 aviacijos grupes viename aerodrome! Beje, priešas – mums ne rodiklis, todėl vartysime dokumentus ir skaičius, aprašančius Vakarų YKA aerodromų tinklo realią būklę.

Rusijos federacijos gynybos ministerijos centriniame archyve saugoma 1941 metų Vakarų fronto KOP vadovybės metinė ataskaita – f. 208, a. 2589, b. 94. Tai labai didelės apimties dokumentas su daugybe priedų. Priede Nr. 54 pateiktas visas apygardos aerodromų sąrašas „1941 metų birželio 22-ąją“. Jis užima penkis glausto mašinraščio lapus ir baigiamas tokia fraze: „*iš viso Vakarų YKA teritorijoje 1941-06-22 buvo 231 aerodromas*“. [196] Du šimtai trisdešimt vienas aerodromas 32-iems aviacijos pulkams.

* Pulko dokumentuose nurodyti didesni skaičiai: „Iš 103 lakūnų, esančių pulke, 68 skraidė MiG-3 lėktuvais ir buvo pasirengę kovos veiksmams“.



Smolensko aerodromas. Matyti palikti lėktuvai. Vokiečių žvalgybos lėktuvo iš LG-2 eskadrilės aeronuotrauka.

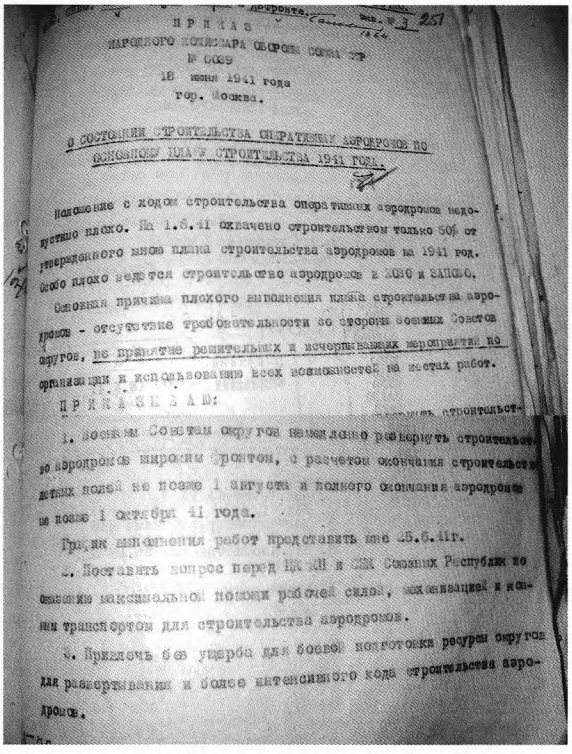
Palyginimui pateiksime: Maskvos, Oriolo ir Charkovo trijose vidinėse apygardose iš viso buvo 127 aerodromai. [197]

Beje, mus domina ne visas apygardos aerodromų tinklas nuo Balstogės iki Smolensko, o tik ta dalis, kurioje galėjo būti dislokuotos apygardos KOP pirmojo ešelono trys aviacijos divizijos. Tai 12-asis Balstogės, 14-asis Gardino ir 15-asis Kobrino „aviacijos rajonai". Kituose dokumentuose jie dar vadinami „aviacijos bazavimosi rajonais". Ten atitinkamai buvo 24, 20 ir 14 aerodromų. Jeigu pažvelgtume į tai gan griežtai ir išbrauktume iš sąrašo aerodromus, kurie nors pagal vieną matmenį mažesni nei 800 metrų, t.y. Zambruvo, Červonyj Boro, Korolino aerodromus, tai pirmajame ešelone liktų 55 aerodromai.

Penkiasdešimt penki aerodromai 12 aviacijos pulkų. Beveik visų matmenys išreikšti keturženkliais skaičiais, dažniausiai pasitaikė 1200 x1000, tačiau buvo ir 1500 x 1500 (Kvateriai, arba 1600 x 1200 (Belskas). Paskutiniųjų, t.y. pačių sunkiausių modifikacijų naikintuvo I-16, įsibėgėjimo nuotolis prieš pakylant buvo 210 m, nusileidžiant – 380 m. Net „nepalankaus aerodinamikai " MiG-3, kurio lyginamasis slėgis buvo 190 kg/kv. m, visiškai užteko 400–500 m ilgio pakilimo bei nusileidimo tako. Pačiai sunkiausiai bombonešio SB modifikacijai užteko 310–520 metrų ilgio pakilimo bei nusileidimo tako. Net pačiam naujausiam Tupolevo greitajam bombonešiui, „gaminiui 103", t.y. būsimajam Tu-2, užteko mažesnio nei 650 metrų ilgio pakilimo bei nusileidimo tako. Kitais žodžiais sakant, iš minėtų 55 aerodromų galėjo pakilti visi, ne tik turimi, bet ir būsimieji Raudonosios armijos KOP naikintuvai ir fronto bombonešiai.

Nejaugi šio skaičiaus buvo mažai?

„Labai mažai!“ – žvaliai atsako sovietų istorikai. O daugybės puslapių Vakarų YKA KOP štabo raporte „Dėl apygardos KOP dalinių būklės 1941-05-15“, kuris buvo išslaptintas tik praėjus 65 metams po karo – 2006-08-16, pateikiamas visiškai konkretus paaiškinimas, kodėl jų buvo „mažai“. Pirmosiose skyriaus „Apygardos KOP aerodromų tinklo būklė“ eilutėse aerodromų, *„tinkamų šiuolaikinei technikai“*, skaičius iš karto sumažėja iki 109. O svarbiausiu kriterijumi jų „tinkamumui“ tampa niekas kitas, o būtent geometriniai skraidymų lauko matmenys! Matyt, buvo laukiama neaišku kokios, bet „labai modernios“ technikos. O vokiečiai su savo ne pačia seniausia technika jau nuo 3–4 karo dienos iš sovietinių aerodromų Baltarusijoje veikė taip, kad net per 70 metų neišbluko atsiminimai apie šią veiklą...



ПРИКАЗ
НАРОДНОГО КОМИССАРА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР
№ 0039
18 июня 1941 года
гор. Москва.

О СОСТОЯНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ОПЕРАТИВНЫХ АЭРОДРОМОВ ПО ОСНОВНОМУ ПЛАНУ СТРОИТЕЛЬСТВА 1941 ГОДА.

Положение с ходом строительства оперативных аэродромов недопустимо плохое. На 1.6.41 окончено строительством только 50% от утвержденного мною плана строительства аэродромов на 1941 год. Особо плохо ведется строительство аэродромов в ЛВО и ЗАПОВО.

Основная причина плохого выполнения плана строительства аэродромов - отсутствие требовательности со стороны военных Советов округов, не принятие решительных и исчерпывающих мероприятий по организации и использованию всех возможностей на местах работ.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Военным Советам округов немедленно развернуть строительство аэродромов широким фронтом, с расчетом окончания строительства летных полей не позже 1 августа и полного окончания аэродромов не позже 1 октября 41 года.

Требование выполнения работ представить мне к 5.6.41г.

2. Поставить вопрос перед ЦК ВКП и СНК Союзных Республик об оказании максимальной помощи рабочей силой, механизацией и автотранспортом для строительства аэродромов.

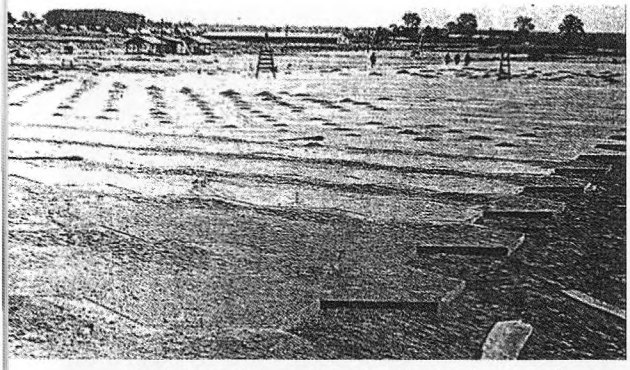
3. Привлечь без ущерба для боевой подготовки ресурсы округов для развертывания и более интенсивного хода строительства аэродромов.

SSRS gynybos liaudies komisaro nutarimas Nr. 0039 „Naujų operatyvinių aerodromų statybos būklė pagal pagrindinį 1941 m. statybos planą“.

Toliau aprašoma jau esančių aerodromų rekonstrukcija ir naujų statyba. Pagal aprašymą metų pabaigoje turėjo būti 222 „teisingi“ aerodromai, tarp jų – 62 betoniniais pakilimo bei nusileidimo takais*. Po to 139 puslapyje dokumento sudarytojai pereina prie galutinių išvadų:

„1941 metų pabaigoje turint 222 aerodromus, apygardoje bus įmanoma dislokuoti 80 aviacijos pulkų – po 2 aerodromus pulkui = 160 aerodromų ir 62 atsarginiai aerodromai manevruoti. Tam, kad pagal gynybos liaudies komisaro nurodymus (baigiamoji kalba 1940 metų gruodžio 31-ąją karinių darbuotojų pasitarime) aerodromų tinklas sustiprintų fronto aviaciją būsimajame kare, apygardoje turėtų būti 480 aerodromų, iš jų 360 aviacijos pulkams dislokuoti (t.y. planuojama apygardoje turėti 180 aviacijos pulkų – M. S.) *ir 120 manevruoti. Tam būtina 1942 metais pastatyti 258 naujus aerodromus...“* [198]

* Prasidėjusi 1941 metų pavasarį istorija dėl masinio betoninių pakilimo bei nusileidimo takų tiesimo esančiuose ir naujai statomuose Vakarų apygardų aerodromuose nusipelno ypatingo dėmesio. Visus SSRS KOP fronto naikintuvų tipus, atakos ir artimojo veikimo bombonešius, o tai sudarė apie devynis dešimtadalius viso aviacijos parko, visiškai buvo galima eksploatuoti ir realiai buvo eksploatuojama naudojant gruntinius takus. Betoninis ilgesnis nei 1 km ir daugiau pakilimo bei nusileidimo takas buvo reikalingas tik tolimojo veikimo bombonešiams Er-2, TB-7, o jų atsiradimo pasienio aerodromuose tikslas absoliučiai neaiškus. Galbūt betoninių „nepermirkstančių“ takų reikėjo artėjant rudens bei žiemos karui? Pagal garsiąją Stalino kalbą Raudonosios armijos aukščiausiosios vadovybės pasitarime 1940 m. balandžio 17-ąją buvo atkakliai pabrėžiama būtinybė pasinaudoti žiemos laikotarpiu, kuriam rusų kariuomenė, Stalino nuomone, buvo tradiciškai geriau pasirengusi nei jos europietiškieji priešai...



Naujojo sovietų aerodromo „Ros" su betono danga statyba ties Volkovysku nebuvo baigta – 1941 m. jį užėmė vokiečiai.

Sovietų aerodromus, kaip ir kitus objektus, gamyklas, kanalus, saugyklas statė kaliniai. Tolumoje matyti barakai, kuriuose jie gyveno.

Štai tokio tikėtasi „būsimojo karo". 180 aviacijos pulkų, t.y. apie 11 tūkst. kovos lėktuvų vienoje apygardoje, be to, ji ne pagrindinio smūgio ruože! Pagal visus tuo metu patvirtintus planus pagrindinį smūgį reikėjo smogti iš „Lvovo kyšulio", ir vien tik 1941 metais Kijevo YKA buvo suplanuota statyti 329 naujus aerodromus. Realizuojant tokią grandiozinę statybos programą, bendru VKP(b) ir SSRS LKT 1941 metų kovo 24-osios nutarimu buvo sukurta NKVD vyriausioji aerodromų statybos valdyba. Kam gi kitam, jeigu ne draugui Berijai ir jo nesuskaičiuojamai Gulago vergų armijai, buvo galima patikėti tokią „amžiaus statybą"? Draugas Berija nenuvylė ir per 1941 metus vien tik europinėje šalies dalyje – Maskvos, Oriolo ir Charkovo bei penkiose pasienio apygardose įrengė 1560 naujų aerodromų. [197] Palyginus su tokiu skaičiumi, iš tiesų Vakarų YKA jų buvo „net labai mažai". Atskleidžiant visą vaizdą lieka tik pridurti, kad iš 1560 naujų aerodromų 1515 atiteko priešui, jo rankose atsidūrė ir beveik visi vakarinių karinių apygardų aerodromai. Iki tol vokiečiai tokios prabangos net nesapnavo...

Aerodromų tinklas – labai svarbi, tačiau ne vienintelė karinės aviacijos pasirengimo kovos veiksmams materialinė sudedamoji dalis. Dar reikia šaudmenų, benzino, benzinvežių ir autonominių starterių, antžeminio techninio personalo, meteorologijos tarnybos ir dar daug visko. Deja, istorikui, turinčiam tokios informacijos, labai sunku sudėlioti paprastą vienspalvį paveikslą.

Techninio personalo – aviacijos technikų, inžinierių buvo. Keturios divizijos – 9 MAD, 11 MAD, 13 BAD ir 43 NAD buvo sukomplektuotos 100%, 10 MAD – 90% ir tik 12 BAD – 80%. [220]

Aerodromo aprūpinimo įranga situacija iš pirmo žvilgsnio taip pat atrodė nebloga. 9 MAD, didžiausios aviacijos divizijos apygardoje grafoje „Automobilių benzino cisternos ir priekabos" nurodoma, kad ji visiškai aprūpinta. O pagal kitas kategorijas realus technikos kiekis viršijo visas numatytas kadrines normas. Nė kiek ne prastesni reikalai buvo ir kitose apygardos KOP pirmojo ešelono aviacijos divizijose: [202]

7 lentelė

	9 MAD	10 MAD	11 MAD
Autonominiai starteriai	119	118	115
Žygio kompresoriai	180	100	100
Benzinvežiai	114	135	100
Benzino cisternos ir priekabos	100	75	59
Vandens ir tepalo automobiliniai pilstytuvai	127	111	100

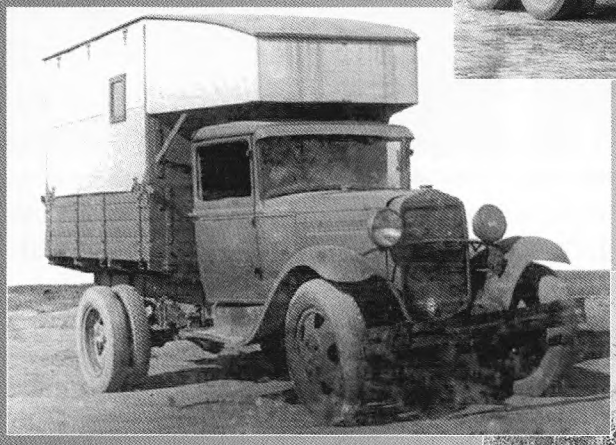
Aerodromo įrangos sudedamosios dalys – autonominiai automobiliniai starteriai, pilstytuvai iš esmės ir lemia lėktuvo parengimo išskridimui greitį. Pagal 1941 metais gegužę galiojusias kadrines įrangos normas divizijos buvo visiškai aprūpintos, o dauguma atvejų normos net viršytos. Be to, kilnojamųjų automobilinių cisternų trūkumas ne tokia jau kritinė problema – ji iškils tik po to, kai paskui pergalingąją Raudonąją armiją į vakarus pajudės antžeminės aviacijos tarnybos. Beje, 3-ioji armija ir jai perduota 11 MAD net ir pagal planus toli judėti nesirengė.

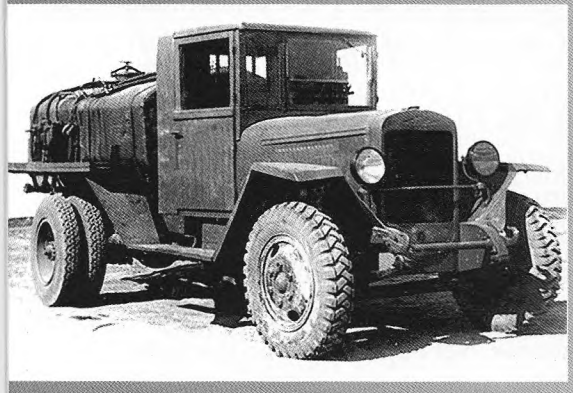
Džiaugsmingas paveikslas pradeda blėsti, vos pereiname nuo atitikties procentų prie absoliučių skaičių. Autonominių automobilinių starterių tenka lygiai po penkis aviacijos pulkui, o pulke 40–50–60 tvarkingų lėktuvų. Ir šis pulkas išskleistas arba gali būti išskleistas, turint realių aerodromų ir nusileidimo aikštelių skaičių, 3–4–5 aerodromuose. Kitais žodžiais tariant, viename aerodrome yra ne daugiau nei 1–2 autonominiai automobiliniai starteriai. O ką daryti, jei šiuos du autonominius automobilinius starterius per antskrydį sunaikins priešo aviacija?

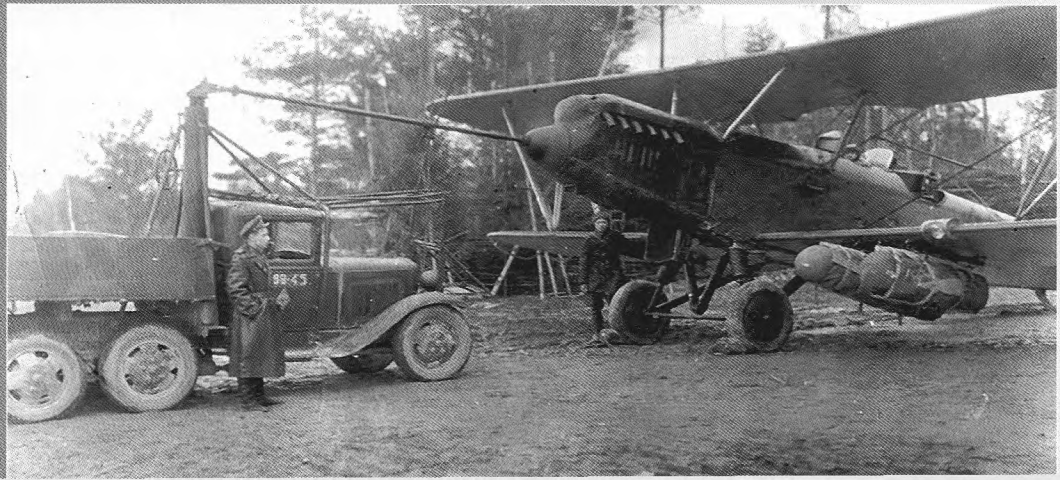
Atsakymas, tiksliau pasakius, daugybė atsakymų, yra. I-16 turėjo inercinį starterį su rankine pavara, paprasčiau sakant, sunkų smagratį, įsukamą užvedimo rankena, MiG-3 ir Jak-1 turėjo galimybę užvesti variklį suspaustu oru iš lėktuve esančio baliono. Viskas ne taip beviltiška, kaip atrodo ar kaip bus parašyta panikos persmelktose ataskaitose, kurias dar perskaitysime. Bet jeigu autonominiai automobiliniai starteriai buvo pripažinti geriausiais ir patogiausiais įrenginiais įjungti varikliams, tai nesuprantama, kas sutrukdė pagaminti jų daug ir išdėstyti pasienio aerodromuose. Net nesirausiant po storus žinynus, galima atspėti, kad kovos lėktuvas, turintis 1000 AG variklį, kainavo dešimtis, o bombonešis ir šimtus kartų daugiau nei „gazikas“ su besisukančia šluota virš kabinos.

Naikintuve esančiame suspausto oro balione oras neatsiranda iš niekur, jo reikia ten pripūsti. Tokiam reikalui buvo skirti „žygio kompresoriai“. 10-ojoje ir 11-ojoje divizijose jų buvo lygiai po VIENĄ pulkui, o 9 MAD – 9 penkiems pulkams. Bet ką daryti vieninteliam kompresoriui išėjus iš rikiuotės? Ir į šį klausimą, turint noro ir iniciatyvos, galima rasti praktišką atsakymą: lėktuve MiG-3 ir Jak-1 yra sumontuotas kompresorius AK-50, veikiantis nuo pagrindinio variklio. Jeigu variklį įjungsime naudodamiesi išoriniu šaltiniu – anksčiau minėtu autonominiu automobiliniu starteriu, tai mašina „prisipūs pati“. O štai jeigu žygio kompresorius ir autonominis automobilinis starteris iš rikiuotės išeis vienu metu, situacija taps kritinė – suspausto oro baliono iki 50-ies atmosferų dviračio pompa nepripūsi.

Sovietų aerodromo aprūpinimo tarnybų transportas: benzinvežis, kilnojamos remonto dirbtuvės, tepalo-vandens pildytuvas, automobilinė gervė varikliui iškelti, automobilis starteris.







Pulke turėtų būti 7 benzinvežiai, bet faktiškai jų yra šiek tiek daugiau – 38 vienetai 10 MAD keturiems pulkams. Iš pirmo žvilgsnio ne taip ir mažai, tačiau, pulkus išskleidus operatyviniuose aerodromuose, pilstytuvų skaičius viename skraidymo lauke pasiekia kritinį lygį. Pripildyti lėktuvą kibiru, savaime suprantama, įmanoma, bet sunku, o svarbiausia tai labai ilgai užtruks, nes net į lengvąją „Čaiką" reikia supilti 40 kibirų – 320 litrų benzino...

Štai vėl grįžtame prie svarbiausio klausimo – kokiam karui rengėsi Stalinas? Kokiam karui Raudonąją armiją ir laivyną jis rengė? Kalbame ne apie siaubingai iki gyvo kaulo įgrisusį ginčą dėl „nekintančios taikios SSRS užsienio politikos" ir, aišku, ne apie Raudonosios armijos generaliniame štabe esančius didelio masto puolamosios operacijos planus. Kalbame ne apie geopolitines, bet apie karines kategorijas: kovos veiksmų intensyvumą, tikėtiną kovinės veiklos dažnį, nuostolių lygį, priešo atsakomąją veiklą... Kaip atrodė būsimasis karas sovietų štabų akimis?

Jau daugybę kartų minėtame raporte „Dėl apygardos KOP dalinių būklės 1941 m. gegužės 15-ąją" yra skyrius „Pažyma apie būtiną šaudmenų kiekį ir realų aprūpinimą vienam karo mėnesiui", kuriame pateikiami keturi skaičiai, visiškai tinkami draugo Karlo Markso žodžiams, kad „kartais keletas skaičių daug svarbiau nei pilni tomai retorinio niekalo". Įtemptos kovinės veiklos dažnis naikintuvų, bombonešių, tolimojo veikimo ir sunkiųjų bombonešių bei šturmo aviacijos pulkų norma nustatyta atitinkamai **30, 15, 10 ir 24 išskridimai per mėnesį.** [204] Štai taip rengėmės kariauti. Neskubėdami. Jausmingai, apmąstydami, išsidėstę. Kiekvienas kovinis išskridimas – įvykis, kuris bombonešių pulkuose būna ne kasdien. Be to, buvo numatytas „„orientacinis pulkų skaičius" – jų turėjo būti 92: 35 naikintuvų, 55 įvairių tipų bombonešių ir 2 atakos lėktuvų, t.y. iš viso apie 5,5 tūkst. lėktuvų. Tris kartus daugiau nei realybėje.

Taip, tai tradicinis sovietinis, be to, turintis labai gilias šaknis Rusijos istorijoje – „ekstensyvusis ūkininkavimo būdas". Tai buvo kursas sukurti milžiniškus, brangius ir kartu reikalaujančius minimalių gamybos sąnaudų monstrus. Tame pačiame raporto skyriuje pažymima, kad esamoms, o ne tris kartus didesnėms anksčiau nurodytoms didelio dažnio kovinės veiklos normoms reikės 4286 vagonų šaudmenų per mėnesį, o turima tik 3480 vagonų. [205] Ir tai dar ne viskas – faktiškai šių vagonų turinys buvo pristatytas tiesiogiai į aviacijos dalinius.

Tokio spėjimo pagrindas gali būti „Pažyma dėl Vakarų YKA KOP daliniuose pulko išskridimams turimų šaudmenų 1941 m. gegužės 15-ąją". [206] Sprendžiant iš pateikiamos pažymoje lentelės, bombonešių pulkuose numatyta planinė norma buvo aviacinių bombų atsarga ... 4 išskridimams! O ką veikti paskui, jeigu priešas po keturių antskrydžių nekapituliuos? Vežti šaudmenų atsargas iš užnugario sandėlių? Ar ne paprasčiau tai buvo padaryti taikos metu, kol šlykštusis priešas pradės aktyviai trukdyti tokiems vežimams? Tiesą pasakius, faktiškai reikalų padėtis buvo daug „geresnė" – visuose fronto bombonešių pulkuose šaudmenų buvo sukaupta ne keturiems, o 8 pulko išskridimams.

Visi šie ir daugelis kitų panašių skaičių raporte pateikiami su stoiška ramybe, be jokių tikėtino pavojaus komentarų. Ko čia jaudintis! Juk niekas nesirengė labai ilgai kariauti! *„Trečiąją operacijos dieną judriesiems daliniams užimti Sedlecą, o 5-ąją dieną Vyslos perkėlas"; 8-ąją dieną pagrindinės pajėgos pasiekia Vyslą ir pasirengia ją forsuoti...* " Išspręsti „pirmąjį strateginį uždavinį" buvo numatyta per 20–30 dienų. Pirmasis strateginis uždavinys, kaip buvo nurodyta visuose žinomuose Didžiojo Plano variantuose, tai pagrindinių Vokietijos kariuomenės pajėgų sutriuškinimas. Po to, kai šis sutriuškinimas virs realybe, bus galima be trukdžių atgabenti kitus tūkstančius vagonų aviacinių šaudmenų.

Sovietų kariuomenė peržengia Lietuvos sieną. 1940 m. birželio 15 d.

Planuose numatytas įtemptas kovos veiksmų dažnis – vienas išskridimas per dieną naikintuvams, vienas – per dvi dienas fronto bombonešiams, leidžia naujai pažvelgti į aviacijos pulkų aprūpinimo aerodromo įrenginiais situaciją. Kur problema? Kur skubam? Per dvi dienas galima vienu benzino pilstytuvu užpildyti visus bombonešių pulko lėktuvus, o jeigu vienintelis kompresorius išeis iš rikiuotės, tai vakare iš gretimo pulko atvešim kitą, juk ne veltui jis vadinamas „žygio kompresoriumi". O priešas kantriai palauks tylėdamas, ta pačia beviltiškai nuolankia poza, kaip savojo likimo ir sovietų smūgių laukė Lenkija, Suomija, Lietuva ir Rumunija. Neįmanoma tuo patikėti, tačiau Stalino generolams karas su Vokietija atrodė tarsi nuostabus greitas žaibo karas, kurio visiškai pakaks sutriuškinanti „vokiečių vabalėliui". Apie tai, kaip šis karas buvo aprašomas romanuose, panašiuose į N. Španovo „Pirmąjį smūgį", ar dvasią keliančiuose filmuose „Gilus reidas", „Penktoji eskadrilė...", geriau neprisiminti...

Dar vienas kolektyvinio Stalino būsimojo karo vaizdinių pasaulio štrichas gali būti priešlėktuvinė apsauga, t.y. iš tikro tai beveik absoliutus jos trūkumas visuose aerodromuose. Didžiuliame ir plačiame, pusantro tūkstančio mašinraščio puslapių Vakarų YKA KOP štabo raporte ši tema visiškai neaptariama. Apie starterius, kompresorius, partinį bei politinį darbą ir apie kinkinius su vežikais aerodromų statybai kalbama daug daugiau. Beje, reikia būtinai pažymėti, kad priešlėktuvinių įrenginių apygardose buvo visai ne vienetai. 1941 m. gegužės 1-ąją sąrašuose buvo 784 vidutinio kalibro – 76 mm ir 85 mm bei 116 greitašaudžių 37 mm patrankų. Nuo gegužės 1-osios iki birželio 22-osios Pabaltijo YKA, Vakarų YKA, Kijevo YKA buvo gauta dar 414 zenitinių pabūklų, o vien Vakarų YKA bendras priešlėktuvinės artilerijos pabūklų skaičius, net be zenitinių kulkosvaidžių, pasiekė 1052. Pasakas apie „sviedinių trūkumą priešlėktu-

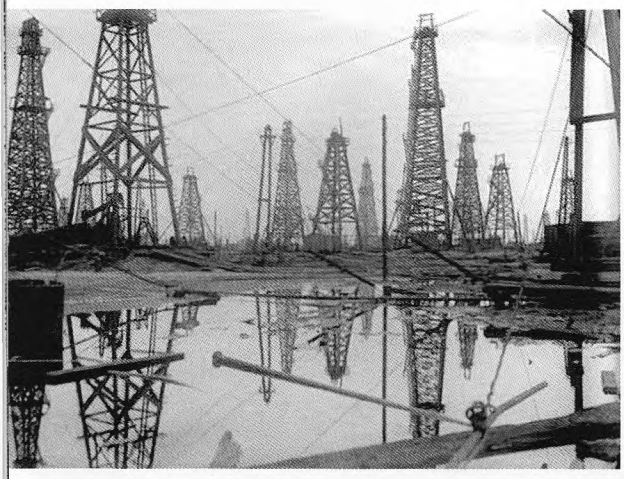
Zenitinis įrenginys „4M" aerodromo pakraštyje. Tokių įrenginių buvo pagaminta apie 2000.

Sovietų dvigubi 25 mm automatiniai zenitiniai įrenginiai su 94-KM ZIS12 važiuokle parade Raudonojoje aikštėje. 1936 m.

viniams įrenginiams" taip pat reikėtų užmiršti. Vakarų karinėse apygardose vidutiniškai vienai 76 mm zenitinei teko 1984 šoviniai ir net palyginti naujoms artilerijos sistemoms – 37 mm ir 85 mm patrankoms – buvo sukaupta atitinkamai po 357 ir 142 artilerijos šaudmenis. [193]

Atrodo, net nesimokę akademijose Stalino pulkininkai turėjo suprasti, kad būsimajame kare kariniai aerodromai neišvengiamai taps vienu iš priešo aviacijos puolimo objektų, o pirmosiomis karo veiksmų dienomis – pirmaisiais ir pagrindiniais priešo pajėgų pastangų objektais. Ir naikintuvų daliniai dar gali su tam tikromis išlygomis* pridengti save, bet bombonešių bazavimosi aerodromai be priešlėktuvinės priedangos virsta absoliučiai beginkliu taikiniu. Nors labai reti, įvairiuose dokumentuose ir memuaruose išbarstyti atsiminimai apie pirmojo ešelono aerodromų bei kitų priešlėktuvinę gynybą, bet apie jų tiesioginį panaudojimą prisimenama dar rečiau.

* Skirtingai nei zenitinė patranka, kurios parengimo kovai laikas skaičiuojamas sekundėmis, lėktuvui naikintuvui būtina pašildyti variklį, išvairuoti į pakilimo taką, pakilti, pasiekti reikiamą oro mūšiui aukštį ir greitį. Net idealiomis sąlygomis tam prireiks 3–4 minučių, o per tą laiką priešo aviacijos antskrydis jau gali baigtis. Be to, dar reikia paminėti, kad įsibėgėdamas ir kol pasieks reikiamą aukštį, naikintuvas iš „medžiotojo" virsta „laimikiu". Radikaliai išspręsti šią problemą galima tik nuolat patruliuojant ore virš aerodromų, o tai neišvengiamai atves prie didžiulio degalų ir variklio resursų panaudojimo pasyviajai gynybai arba organizuojant patikimą ankstyvojo perspėjimo sistemą, kuri „iki lokatorių laikų" vargu ar buvo įmanoma.



Naftos verslovės Baku. Azerbaidžanas.

Sovietų naikintuvai MiG-3 virš Maskvos.

Kaip ir reikėjo tikėtis, blogiausiai reikalai susiklostė dėl būsimojo Vakarų fronto KOP aprūpinimo degalais. Šaudmenų ir zenitinių pabūklų šalyje sukaupta palyginti daug, o gaminta dar daugiau ir palyginti kuklų jų skaičių aerodromuose galima paaiškinti „vien" apsileidimu ir lengvabūdišku tikėjimu, kad pavyks „tiesiog užmėtyti kepurėmis", bet didelio oktaninio skaičiaus aviacijos benzino pasaulinio naftos gavybos lyderio šalyje iš tikro buvo labai mažai. Smulkiau apie šią problemą kalbėta jau anksčiau. SSRS karo išvakarėse buvo išgaunama daugiau nei 30 mln. tonų naftos per metus. Iš jų tik 65% buvo perdirbama, likusi nafta deginama kaip krosninis kuras arba „sandėliuojama". Be to, visų tipų ir markių benzino gavyba sudarė tik 15% išgautos naftos. Gamybiniai pajėgumai, technologijos ir įrenginiai, skirti gaminti aukšto oktaninio skaičiaus aviaciniam benzinui, dar buvo embriono stadijoje. Aviacinio benzino mobilizacinės atsargos buvo mažesnės nei 230 tūkst. tonų, o mėnesinis gamybos vidurkis – apie 38 tūkst. tonų.

Vakarų YKA aviacija buvo ne vienintelė ilgoje vartotojų grandinėje – dar buvo kitų keturių vakarinių apygardų KOP bei du laivynai, didelė aviacijos grupuotė Tolimuosiuose Rytuose, Maskvos, Leningrado, Baku PLG naikintuvų pulkai, šimtai skraidymo mokyklų. Buvo ir aviacijos variklių gamyklų, kurios sunaudodavo po toną ir daugiau benzino kiekvienam iš dešimčių tūkstančių variklių „įvažinėti", o pagal nustatytus normatyvus Vakarų YKA skirta tik 40 tūkst. tonų, tiksliau – 39 903 tonos aviacinio benzino. Iš tikro 1941 m. gegužės 15-ąją buvo tik 18 665 tonos. [206] O šis „normatyvas" skaičiuotas remiantis tokiomis nuostatomis:

- kiekviename aviacijos dalinyje benzino atsargos *„einamiesiems reikalams"* buvo apskaičiuotos – naikintuvui – 3 pilni degalų bakai, bombonešiui 2 pilni degalų bakai;
- bendros visos apygardos neliečiamos atsargos daliniuose sudarė 9756 tonas, o tai buvo 1,4 karto daugiau negu norma „einamiesiems reikalams";

- operatyviniuose aerodromuose buvo apskaičiuotos normos: naikintuvų pulkui – 6 pilni degalų bakai, bombonešių pulkui *„kiekviename aeromazge“* po 3 pilnus degalų bakus. Sprendžiant iš bendro degalų kiekio, buvo numatyta turėti 52 aeromazgus.

Visa ši skaičių aibė rodo, kad net benzino „normos“ apygardos aviacijai būtų užtekę ne daugiau kaip dviem trims kovos veiksmų savaitėms. Beje, pačios „normos“ plano buvo įvykdyta mažiau nei pusė. Šiandieną žinome, kad benzino katastrofiškai trūko. Žvelgiant iš žvalių prieškarinių planų bei to, kaip buvo įsivaizduojamas būsimasis karas, benzino kiekis visiškai atitiko „protingo kiekio“ kriterijų.

Tačiau norint nors šiek tiek įvertinti situaciją, reikia vėl „padidinti ryškumą“ ir atidžiau pažiūrėti į benzino sunaudojimo normų skaičius. Pirma, reikia iš karto pažymėti, kad „degalų bako pripylimas“ – tai „aprūpinimo“ terminas, visai ne operatyvinė kategorija. Pilni degalų bakai – tai kuro svoris ir vidinių bakų tūris, atmetus galimybę lėktuve naudoti išorinius pakabinamuosius benzino bakus. Ir jeigu pilni naikintuvo benzino bakai ir realus benzino sunaudojimas vienam koviniam skrydžiui paprastai sutampa, sunku įsivaizduoti kovos uždavinį, kuriam vykdyti naikintuvas pakiltų su nepilnais bakais, bet bombonešių aviacijoje kovinis išskridimas dažnai gali būti ne pats tolimiausias išskridimas. Gana paplitęs atvejis, kai taktiškai daug svarbiau paimti maksimalų bombų krovinį atsižvelgus į sumažėjusį kuro svorį ir skridimo nuotolį.

Į lėktuvą TB-3 lipa sovietų desantininkai. Šiam lėktuvui vienam skrydžiui reikėjo net 9416 kg kuro (apytikriai 12555 litrų aviacinio benzino).

Sovietų konstruktoriaus S. Iljušino lėktuvas DB-3 skrydyje.

Antra, lėktuvas nelygu lėktuvui, jeigu įvairių naikintuvų degalų kiekį galime išreikšti atitinkamais skaičiais I-153 – 250 kg , I-16 – 270 kg, Jak-1 – 305 kg, MiG-3 – 463 kg su papildomu baku fiuzeliaže. O štai lengvojo SB ir sunkiojo TB-3 pripylimas labai skyrėsi – atitinkamai 945 ir 9416 kg. [207] Todėl vieno pulko rajūnų sunkiųjų bombonešių pripilti pilni degalų bakai – 361,3 tonos, tai pusantro karto viršijo bendrą visų 12-osios apygardos naikintuvų pulkų visų lėktuvų pilnų bakų degalų svorį! 3-iojo tolimųjų bombonešių aviacijos korpuso – keturių tolimojo veikimo ir dviejų sunkiųjų bombonešių pulkų pilnų bakų degalų svoris buvo tiksliai lygus visų kitų apygardos aviacijos dalinių degalų svoriui, įskaitant skraidymo mokyklas, rezervinius ir žvalgybos dalinius, korpusų eskadriles. Realioje situacijoje, kuri susiklostė 1941 m. birželio 22-ąją auštant, tolimųjų bombonešių reidai virš Berlyno ir Hamburgo vargu ar buvo tikslingi, todėl faktiškai benzino sąnaudos 3-iajame tolimojo veikimo bombonešių pulke galėjo ir turėjo būti daug mažesnės nei teoriniai „pilni degalų bakai".

Jeigu į aviacinio benzino sunaudojimą žvelgtume labai griežtai ir taupiai, t.y. tarp vartotojų paliktume tik naikintuvus, atakos lėktuvus, žvalgybos ir fronto pulkus, skraidančius SB, Ar-2 ir Su-2 bombonešiais, tai 18,7 tūkst. tonų benzino teoriškai turėjo užtekti dviem kovinių veiksmų savaitėms. Per tą laiką kasdien naikintuvai ir atakos lėktuvai galėjo atlikti 2 išskridimus, o bombonešiai ir žvalgybos lėktuvai 1 išskridimą per dieną. Beje, nepaisant nuostolių, neišvengiamai mažinančių benzino vartotojų skaičių, taip pat atsižvelgus į tai, kad pulke buvo pilnas tvarkingų lėktuvų komplektas, kitais žodžiais tariant, realybėje benzino gali užtekti ir daug ilgesniam laikui.

Dabar imsimės mūsų tyrimui daug svarbesnio klausimo – apie Vakarų YKA KOP pirmojo ešelono benzino atsargas aviacijos divizijose. Ar degalų trūkumas netapo tokio greito šių junginių sutriuškinimo priežastimi? Laikomas šių divizijų aerodromuose benzino kiekis, jeigu neskaičiuosime tų atsargų, kurias gegužės 15-osios pranešimo sudarytojai priskyrė „esamų operatyviniuose aerodromuose" kategorijai, o tai sudaro apytikslę 22% paklaidą. Atsižvelgdami į [208] orientacinį benzino sunaudojimą apskaičiuosime pagal tokius kriterijus:

- visi turimi lėktuvai laikomi tvarkingais ir parengtais kovai;
- nuostoliai lygūs nuliui;
- pilni naikintuvų bakai;
- bombonešių bakai pripildyti dviem trečdaliais viso degalų kiekio*;
- bombonešių SB, Ar-2, Pe-2 sunaudojamo benzino kiekis laikomas vienodu;
- įtemptos veiklos dažnis: naikintuvai ir šturmo lėktuvai – du išskridimai per dieną, bombonešis – vienas išskridimas per dieną.

Akivaizdu, kad, nurodžius tokias sąlygas, apskaičiavus kuro sunaudojimą, bus gautos didesnės nei realios sąnaudos. Rezultatai pateikti lentelėje.

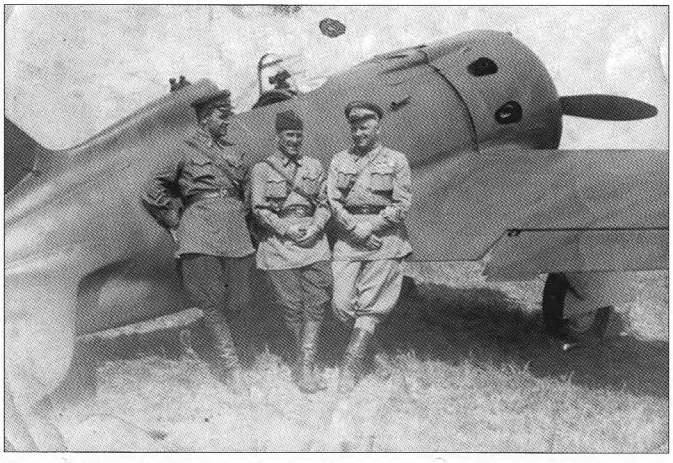
8 lentelė

	9 MAD	10 MAD	11 MAD
Lėktuvai	235 MiG-3, 73 I-16, 52 I-153, 59 bomb.	44 I-16, 121 I-153, 48 bomb.	69 I-16, 70 I-153, 60 bomb.
Benzino sunaudojimas per dieną, tonomis	319	115	109
Benzino kiekis daliniuose, tonomis	2263	1453	1371
Kovinės veiklos dienų skaičius	7	13	13

Jeigu nekreipsime dėmesio į apskaičiavimų sąlygiškumą bei netikslumą, jie leidžia pakankamai tiksliai atsakyti į iškeltą klausimą. Visai ne degalų trūkumas tapo labai greito, užtrukusio tik 1–2 dienas, 9-osios, 10-osios, 11-osios aviacijos divizijų sutriuškinimo priežastimi. Žvelgiant iš šiandienos žinių, atsižvelgus į skrydžių intensyvumą oro kare, kad ir kokios mažos degalų atsargos būtų buvusios daliniuose, lėktuvai ir lakūnai dingo daug anksčiau, nei galėjo būti sunaudotas visas turimas aviacinis benzinas.

* Bombonešių SB, Ar-2, Pe-2 du trečdaliai tolimiausio išskridimo sudarys apie 500–600 km. „Pirmojo ešelono" bombonešių, besibazuojančių ne toliau nei 100 – 150 km nuo sienos, ir tokioje situacijoje, kai priešas netolsta, bet artėja, tokio laiko skrydžiams turėjo pakakti.

Sovietų generolas majoras S. Černychas.



Sovietų lakūnai prie naikintuvo I-16.

3.3. 30-METIS GENEROLAS IR JO DIVIZIJA

Iki trisdešimtmečio generolui majorui Sergejui Aleksandrovičiui Černychui pritrūko trijų mėnesių ir vienos savaitės – jį sušaudė 1941 m. spalio 16-ąją. Generolu tapo 1940 metų birželio 4-ąją, o Sovietų Sąjungos didvyriu leitenantas Černychas tapo dar nesulaukęs nė 25-erių. 1936 m. gruodžio 31-ąją SSRS AT prezidiumo įsaku didvyrio „Auksine žvaigžde" Nr. 21 jis buvo apdovanotas už drąsą ir heroizmą oro mūšiuose Madrido padangėje. Karo pradžią jaunas lakūnas naikintojas, per ketverius metus tapęs iš leitenanto generolu, sutiko eidamas Vakarų YKA 9 MAD vado pareigas.

Divizija buvo nepaprasta – pati didžiausia sovietų KOP, keturi naikintuvų ir vienas bombonešių pulkas, 416 lakūnų, iki karo pradžios gavusi patį didžiausią „naujų tipų naikintuvų" MiG-3 skaičių – 235.

13 BAP, divizijos bombonešių pulkas, vienas iš pirmųjų sovietų KOP pradėjo persiginkluoti pikiruojamaisiais bombonešiais – iš pradžių Ar-2, o vėliau Pe-2. Karo pradžioje pulke buvo likę 22 Ar-2 ir 8 Pe-2, lėktuvais Ar-2 savarankiškai skraidė 40 ekipažų. [223] Šios divizijos bazavimosi rajonas buvo sudėtingas, paties „Balstogės kyšulio" smaigalyje ir ji tapo viena iš dviejų kartu su 10 MAD vakarų apygardos KOP divizijų, kurios naikintuvų pulkai iš tikro buvo arčiau nei 50 km nuo pasienio. Operatyvinis 129 NAP aerodromas buvo Tarnove, 12 km nuo pasienio, todėl galėjo būti apšaudytas net priešo artilerijos.

Elitinis, kalbant šiuolaikine kalba, divizijos statusas, ko gera, ne pačiu geriausiu būdu paveikė vadus ir lakūnus. *„Skraidymo personalas pernelyg gerai vertino savo jėgas, pernelyg buvo savimi pasitikintis. Savo lakūnų galimybes pervertino ir vadovaujantis personalas. Trūko kasdienės drausmės, griežtai nebuvo laikomasi nuostatų, statuto ir įsakymų... Štabas susitelkęs, valdyti, mokyti ir vadovauti daliniams gali. Tačiau, ko gera, pernelyg didžiuojasi..."* – taip 1941 metų gegužę padėtį 9 MAD vertino Vakarų YKA KOP štabe sudarę ataskaitą. [210]

O riesti nosį nebuvo ko. Per keturis mėnesius, nuo 1941 metų sausio iki balandžio, bendras skrydžių skaičius divizijoje buvo 4335 valandos, t.y. tik 12 valandų vienam ekipažui, o faktiškai dar mažiau, nes, išskyrus 352 „savarankiškai skraidančius", dar buvo 64 jauni lakūnai, kuriuos reikėjo parengti rikiuotei. Net jeigu visiškai išmestume tris šaltus, snieguotus mėnesius – sausį, vasarį, kovą ir priskirtume skraidymus tik visiškai šiltam Rytų Lenkijoje balandžio mėnesiui, net ir tada skaičiai įspūdžio nedarytų. Dar prastesni reikalai susiklostė dėl kovinio pasirengimo. Jeigu tikėsime minėta ataskaita, keturi naikintuvų pulkai per keturis mėnesius dalyvavo tik 68 oro mūšių treniruotėse ir 431 oro šaudymo treniruotėje, t.y. vienam lakūnui teko vidutiniškai tik po 1,3 šūvio. [211] Eilutėje „bombų metymas" 9 MAD nubrėžtas stulbinantis brūkšnys.

Neverta stebėtis, kad esant tokiam „tausojančiam" skrydžių parengties režimui, divizijoje per keturis mėnesius įvyko 51 lėktuvo avarija, viena iš jų baigėsi katastrofa, t.y. žuvo lakūnas ir sudužo lėktuvas. Aviacijoje egzistuoja tokia taisyklė: mažai skraidai – daug daužai. Naujų naikintuvų MiG-3, kurių dalinyje gauta dar sausį, neįvaldė ne tik skraidymo personalas, bet ir techninis personalas net iki pat birželio 22-osios*. Ir prieškario ataskaitoje, ir surašytuose po divizijos sutriuškinimo „paaiškinimuose" pilna skundų, kad „migų" ginkluotė netinkamai sureguliuota, pradedant šaudyti kulkosvaidžiai uždelsia. Iš „savarankiškai skraidančių MiG-3" 226 lakūnų parengtais buvo laikomi, jeigu tikėsime 1941 metų liepą sudarytu raportu, tik 76 žmonės – įdomu, kad gegužės mėn. ataskaitoje tokių buvo 100, o juk po gegužės dar buvo 20 birželio dienų... [212]

Vokiečių kariai apžiūri sovietų lėktuvą MiG-3 paliktą aerodrome. 1941 m.

235 naujausi, ką tik iš gamyklos naikintuvai, dvi visiškai sukomplektuotos naikintuvų eskadrilės pagal liuftvafės matus, tačiau esant tokiam pasirengimui skraidymams bei šaulių parengimui, naikintuvų ekipažų kovinė vertė buvo labai abejotina. Situacija sudėtinga, nes gana daug pulkuose esančių „išakų" buvo smarkiai susidėvėję. 1941 metų gegužės 15-ąją divizijoje buvo 84 I-16, iš jų 67 buvo moraliai ir fiziškai pasenusių modifikacijų, Ispanijos karo veteranai su varikliu M-25, be to, sugedusiųjų, ko gera, buvo daugiau nei 50%. „Pasenusio tipo naikintuvais" visiškai sukomplektuotu galėjo būti laikomas tik vienintelis 129 NAP, tas pats, kuris karą sutiko Tarnovo aerodrome prie sienos. Jame buvo pakankamai geros techninės būklės 52 I-153. [213]

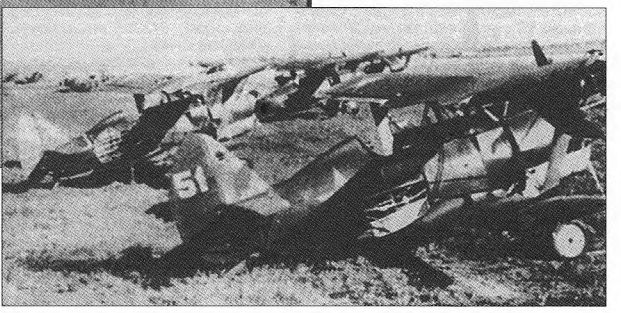
* Reikėtų dar kartą priminti, kad atitinkamai pagal liaudies gynybos komisaro 1941 m. kovo 11-osios įsakymą Nr. 0020 lakūnams mokyti skraidyti naujo tipo lėktuvais buvo skirtos 8–10 skraidymo valandų (žr. RGVA, f. 4, ap. 15-b, b.2, p. 16). Reali karo praktika parodė, kad vykstant daugybei naikintuvų dalinių perginklavimų iš „išakų" į „migus", iš „migų" į „jakus", nuo „jakų" į „kobras" ir t.t., skraidymo personalui įvaldyti naują lėktuvą buvo visiškai įmanoma per vieną, daugiausia du mėnesius.

1941 m. gegužės 17-ąją išėjo įsakymas, pagal kurį: *„Tam, kad daliniai priartėtų prie kovinių sąlygų, vasarą ir dėl pradedamų statybų stacionariuose aerodromuose apygardos KOP daliniai antroje gegužės pusėje persikelia į operatyvinius aerodromus divizijų rajonuose“.* [213] Ko gera, 9 MAD pats „seniausias“ ir daugiausia patyręs naikintuvų pulkas – 41 NAP persibazavo iš Balstogės į Seburčino aerodromą. 124 NAP – iš Balstogės į Aukšt. Mazovecko, Piatkovo, Vylino-Rus aerodromus, 126 NAP iš Belsko į Rudkos, Dolubovo, 129 NAP iš Zabludovo į Tarnovo, Lomžos aerodromus. Divizijos bombonešių, taip pat „senas“, dalyvavęs Suomijos kare pulkas perskrido iš Rosio aerodromo į Borisovščizną (žr. žemėlapį). 9 MAD aerodromų tinklas nesibaigė išvardytais visais 13-ka aerodromų. *„Divizijos rajone yra 26 aerodromai, iš jų: 4 – nuolatiniai, operatyvinių –11, be to, būtina išplėsti dar 11 operatyvinių aerodromų. Pakilimo bei nusileidimo* [betoniniai] *takai tiesiami 4 nuolatiniuose ir 61 operatyviniame aerodromuose... 1941-11-01 divizijos rajone bus 4 nuolatiniai ir 61 operatyvinis aerodromas“.* [214]

Jeigu pažvelgsime į žemėlapį, taps visai aišku, kokiai užduočiai vykdyti teoriškai pati galingiausia aviacijos divizija atsidūrė ten, kur ją užklupo netikėtas priešo smūgis: *„Trečiąją operacijos dieną judrieji daliniai užima Sedlecą, o 5-ąją dieną – perkėlas prie Vyslos upės... Vėliau veiksmai Radomo link... Užtikrinant pagrindinį fronto smūgį, pagalbinį smogti Balstogės–Varšuvos kryptimi“.* Balstogės rajone buvo išskleidžiamas 6-asis mechanizuotasis korpusas, pats galingiausias ne tik tarp Vakarų YKA mechanizuotųjų korpusų, bet ir visoje Raudonojoje armijoje, o Belsko rajone – 13-asis mechanizuotasis korpusas. Štai jų puolimą ir turėjo pridengti iš oro 9-osios MAD naikintuvai. Ruožą, kuriame buvo dislokuota 9-oji MAD, vokiečiai laikė tik pasyviu fronto ruožu. Jame keletas vermachto divizijų savo klaidinamaisiais veiksmais turėjo sukaustyti pagrindinę sovietų kariuomenės grupuotę.

Atsižvelgus į tai ir buvo suskirstytos liuftvafės aviacijos grupės. 2-asis aviacijos korpusas pagrindinėmis pajėgomis turėjo palaikyti Guderiano tankų proveržį per Brestą, Kobriną Baranovičių link. Būtent ten turėjo veikti StG-77 eskadrilės pikiruojamieji ir Melderio JG-51 eskadrilės naikintuvai. Atitraukti nuo pagrindinės užduoties vykdymo gana didelių išteklių vokiečiai negalėjo. 9 MAD aerodromų puolimui jiems faktiškai liko tik „horizontalieji“ eskadrilės KG-3 Demblino aerodromo bombonešiai, KG-53 Radzynios, Radomo ir Grujeco aerodromų ir daugiatiksliai Me-110 iš SKG-210 eskadrilės Radzynioje ir Rogožničkėje.

Turimi dokumentai vis dar neleidžia patikimai atkurti paskutiniųjų prieškario dienų įvykių. Tiesą sakant, operatyviniams dokumentams galime skirti tik Vakarų YKA 10-osios armijos 3-iojo skyriaus, t.y. karinės žvalgybos, viršininko sudarytą 1941 metų liepos 13-ąją – jau po įvykusio sutriuškinimo raportą. Šiame raporte sakoma: ***Dislokuota Balstogėje 9-oji aviacijos divizija gavo įsakymą būti kovinės parengties nuo 20 į 21-ąją“.*** [215] Ir tai ne spaudos klaida – būtent taip, nuo birželio 20-osios iki birželio 21-osios.



Bėgant nuo vokiečių plikti lėktuvai.

Nuostabu, kad ta pati data – birželio 20-oji yra pateikiama 10 MAD vado pulkininko Belovo memuaruose: *„Birželio 20-ąją aš gavau telegramą iš apygardos KOP vado, kurioje nurodyta paskelbti kovinę parengtį, vadovybės personalui uždrausti atostogas, esančius atostogose – atšaukti į dalinius...“* [216] Beje, keisčiausia įvyksta paskui: Belovas tikina, kad birželio 21-ąją 16.00 iš apygardos štabo jis gavo naują šifruotą pranešimą, kuriame birželio 20-osios įsakymas apie daliniuose paskelbtą kovinę parengtį bei dėl atostogų tarsi buvo atšauktas!

Tokio keisto nurodymo pėdsakų galima aptikti ir prieš karą 9 MAD 13 BAD bombonešio piloto papulkininkio Cupkos memuaruose. Jis rašo, kad *„birželio 22-ąją, sekmadienį 13-ajame aviacijos pulke paskelbė išeiginę, visi apsidžiaugė – tris mėnesius nepoilsiavome“*. Toliau dar „įdomiau“, jeigu tikėsime pasakotoju, *„išvakarėse zenitinė baterija buvo atšaukta iš pozicijų ir išvyko į mokymus“*. [217] O štai karo išvakarėse 9 MAD 129 NAP zampolito (vado pavaduotojo politiniam darbui) pulkininko Rulino memuaruose jokio šeštadieninio atsipalaidavimo pėdsakų nėra, greičiau atvirkščiai: *„Birželio 21-ąją į Balstogę iškvietė visą pulko vadovybę. Dėl prasidedančių pasienio karinėse apygardose mokymų buvo numatyta iki sutemų išsklaidyti visą esančią pulke techniką ir ją užmaskuoti. Vakare po pasitarimo į stovyklą grįžus pulko vadui, darbas užvirė. Visus lėktuvus aerodrome išsklaidėme ir užmaskavome...“* [218]

Kažkas panašu tarp operatyvinio dokumento ir didvyriškos legendos rašoma albume, pavadintame „126-ojo naikintuvų aviacijos pulko istorija“. Šią istoriją pasirašė 1942 metų balandžio 25-ąją pulko vadas majoras Naidionka. Pasakojimo stilius kartais skamba taip: „Pro debesų properšas žiba pavienės žvaigždės. Oras tyras, drėgnas, kyla rūkas, garuoja žemė nuo ką tik praėjusio lietaus. Po vieno iš lėktuvų sparnu susirinko nedidelė žmonių grupelė – vyresniojo leitenanto Arsenino eskadrilės skraidymo

personalas...“ Kadangi nieko geriau neturime, būtina atidžiai išstudijuoti ir šį albumą. Paskutinės prieškario dienos jame aprašomos taip:

„Mūsų socialistinės Tėvynės klastingas vokiečių fašistų užpuolimas mūsų pulko personalą užklupo stovyklos aplinkoje aktyviai besitreniruojantį kovai Dolubovo – Vakarų Baltarusijoje, 18 km nuo valstybės sienos, – aerodrome. Dislokuotas visai prie pat sienos aerodromas bei įtempta tarptautinė padėtis vertė pulko skraidymo personalą kiekvieną minutę būti pasirengus kovai. Pulko vadovybė įvykdė keletą priemonių stiprindama kovinį pasirengimą: technika išsklaidyta po visą aerodromą, įrengtas telefono ryšys tarp pulko vadavietės ir eskadrilių vadų, iškasti plyšiai šalia lėktuvų ir stovėjimo vietų bei personalo susitelkimo [vietų]...“ [219]

Liūdnai pagarsėjusi direktyva Nr. 1, ta pati, kur vietoj paprasto ir aiškaus įsakymo pradėti vykdyti apygardų priedangos planus, buvo nurodyta „nepasiduoti provokaciniams veiksmams“ ir kartu „būti visiškai pasirengusiems atremti galimą netikėtą vokiečių smūgį“, į Vakarų YKA štabą pateko birželio 22-ąją pirmą valandą nakties, pagal kitus dokumentus – 1.45. Nuo 2.00 iki 2.30 ji buvo perduota į armijų štabus – niekas tą nelemtą naktį aukštesniuosiuose štabuose nemiegojo. [221]

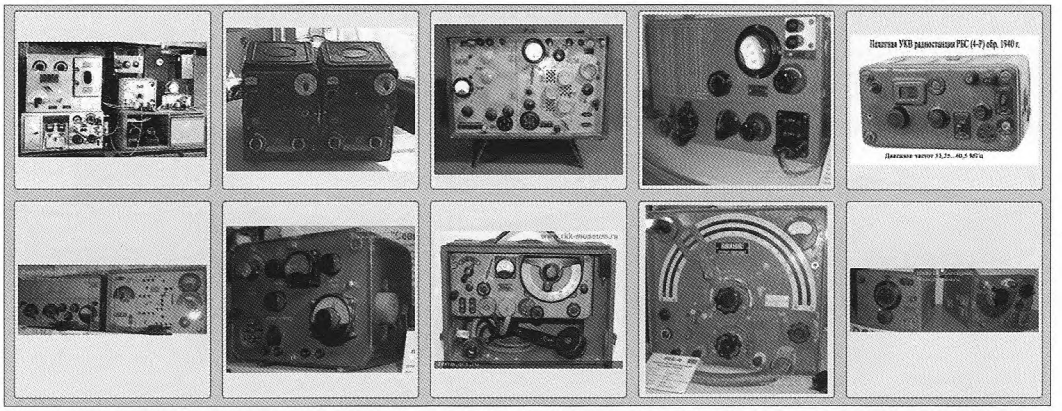
Būtina pažymėti vieną svarbią ir iki šios dienos nepaaiškintą detalę: štabas, sunku net pasakyti, koks štabas – apygardos ar jau fronto, vis dar buvo Minske, o tuo metu Šiaurės vakarų ir Pietvakarių fronto štabai jau buvo perkelti arba perkeliami į Panevėžio ir Tarnopolio lauko vadavietes. Vakarų frontui lauko vadavietė buvo rengiama Obus-Lesnos stotyje Baranovičių rajone, tačiau fronto štabas ir KOP štabas taip ten ir nepateko*.

Sovietų karys ryšininkas. 1941 m.

Iš parodymų, kurie buvo duoti 1941 metų liepos 4-ąją suėmus Vakarų fronto vadą D. Pavlovą, galima spręsti, kad birželio 22-ąją 2 valandą nakties: *„Kopecas* (apygardos KOP vadas generolas majoras – M. S.) *ir jo pavaduotojas Tajurskis pranešė man, kad aviacija visiškai parengta kovai, išskleista aerodromuose pagal gynybos liaudies komisaro įsakymą...“* [222] Panašus laikas nurodomas ir memuaruose. Jau anksčiau minėtas 10 MAD vadas pulkininkas Belovas rašo: *„Apie 2 valandą nakties perdaviau signalą „Kovinis aliarmas“. Jis perduotas telefono linijomis, dubliuojamas radijo ryšiu. Po keleto minučių iš trijų pulkų gauti patvirtinimai apie gautą įsakymą ir jo vykdymą...“*

Ypatingo dėmesio nusipelno V. Olimpijevo atsiminimai. 1941 metų birželį seržantas Olimpijevas tar-

* L. Sandalovas, karo pradžioje pulkininkas, Vakarų fronto 4-osios armijos štabo viršininkas atsiminimuose praneša, kad birželio 19-ąją Obus–Lesnoje buvo išskleidžiama pagalbinė fronto vadavietė, kurioje, prasidėjus karo veiksmams, jau buvo Vakarų YKA vado pavaduotojas generolas leitenantas Kurdiumovas, apygardos štabo operatyvinio skyriaus viršininkas generolas majoras Semionovas, apygardos štabo viršininkas generolas majoras Grigorjevas.



Sovietų gamintos radijo technikos pavyzdžiai. Priešingai nei teigiama, sovietų pramonė gamino įvairiausios paskirties karines radijo stotis. Pavyzdžiui, tanko radijo stotis 71-TK (jos modifikacijos buvo naudojamos aviacijoje) buvo pradėta gaminti 1930 m. pradžioje.

navo 9 MAD štabo telefonistų skyriaus vadu ir todėl, nepaisant kuklaus laipsnio, matė ir žinojo gana daug. Būtina pažymėti, kad dėl savo išsimokslinimo į kariuomenę jis pašauktas po pirmojo Leningrado laivų statybos instituto kurso. Seržantas buvo daugeliu atvejų pranašesnis už savo divizijos vadą. Pirmųjų birželio 22-osios valandų atsiminimai visiškai standartiniai: *„1941 metų birželio 21-ąją vėlai vakare grįžęs į kareivines iš budėjimo su leidimu sekmadienį praleisti laisvai, jau snaudžiau, kai pro miegus išgirdau garsiai ištartą komandą „Prie ginklų!" Pažiūrėjau į laikrodį – apie antra valanda nakties. Kovinis aliarmas mūsų nenustebino, nes buvo laukiama eilinių kariuomenės mokymų... Beveik išaušo, kai mūsų specialus sunkvežimis, skirtas suvynioti ir išvynioti kabelį, pasiekė karinį aerodromą miesto pakraštyje. Visur buvo ramu. Į akis krito užmaskuoti ir šalia skraidymo lauko kaponieriuose* sustatyti 37 mm priešlėktuviniai pabūklai* (deja, bet tai jau ne visai „standartinis" atvejis – M. S.), *o jų karabinais ginkluotos tarnybos buvo su šalmais...*"

Vos po keleto minučių prasidėjo karas.

Archyvinė byla „9 MAD štabo operatyvinės suvestinės (CAMO, f.208, ap. 2589, b.59) iš viso turi 27 puslapius. Vietoje pirmosios „Operatyvinės suvestinės" įdėtas rudo popieriaus lapukas, kuriame juodu pieštuku parašyta: *„Balstogė – bombarduojami visi aerodromai – 16 sunaikintas – bombarduoja grupėmis nuo 5 iki 55 – padėtis"*. Parašas – 9 MAD štabo viršininkas, pulkininkas Nazarovas. Lapuko atsiradimo istorija ne visai aiški – apačioje teksto raudonu pieštuku užrašyta: „Iš Balstogės", o po tekstu tuo pačiu juodu pieštuku: „Druskieniki" (Druskininkai). 224 Greičiausiai šis pranešimas perduotas į fronto KOP štabą Minske „aplinkiniu keliu" iš Balstogės per kokį nors ryšių mazgą arba štabą Druskininkuose.

Dar sunkiau vienareikšmiškai iššifruoti žodžius „16 sunaikintas". 9 MAD nebuvo pulko tokiu numeriu, buvo tik 13 BAP, iš tikro nustojęs egzistuoti pirmosiomis karo

* Kaponierius (caponniere – pranc. niša). Fortifikacinis įrenginys, leidžiantis šaudyti į abu sparnus.

Ju-87 eskadrilė ore.

valandomis, o 11 MAD priklausė 16 BAP, bazavęsis Čerleno aerodrome, esančiame 15 km atstumu nuo 13-ojo BAP bazavimosi aerodromo. Jis sutriuškintas taip pat labai greitai, bet apie tai pakalbėsime vėliau. Viena, ką galima visiškai tvirtai pasakyti, tai, kad 55 vokiečių lėktuvų viename antskrydyje negalėjo dalyvauti, nes tokio atvejo niekada negalėjo būti. Paprastai antskrydžio metu prieš vieną objektą dalyvaudavo ne daugiau kaip viena eskadrilė – štafelis (Staffel – liuftvafės padalinys). Visiškai sukomplektuotame tvarkingomis kovos mašinomis eskadrilėje būna ne daugiau kaip 12 mašinų. Apie tai, kokia padėtis buvo 2-ajame liuftvafės oro laivyne, aprašyta anksčiau. Teoriškai negalima atmesti visos aviacijos grupės dalyvavimo antskrydyje prieš vieną objektą, tačiau nė viena 2-ojo oro laivyno naikintuvų ar bombonešių grupė neturėjo 38 tvarkingų lėktuvų. Beje, man nežinomas nė vienas patvirtintas dokumentais toks atvejis.

Kitas bylos Nr. 59 puslapis – tai pilkos spalvos pusės standartinio A4 lapo popieriaus lapelis, ko gera, telegrafo blankas, kuriame juodu pieštuku parašyta: *„Iš Balstogės. KOP vadui. Visi naikintuvai sunaikinti. Prašau pagalbos. Černychas“*. Pranešimo perdavimo laikas 10 valanda 31 minutė. [225] Atsižvelgus į tai, kiek buvo naikintuvų 9 MAD ir kiek valandų praėjo nuo kovos veiksmų pradžios, galima visiškai suabejoti ne tik divizijos vado pranešimo patikimumu, tačiau ir paties pilkojo lapelio tikrumu. Tačiau susiklosčius laimingoms aplinkybėms, man pavyko aptikti trofėjinių dokumentų archyviniame fonde (CAMO, f. 500, ap. 12462) liuftvafės 2-ojo oro laivyno štabo operatyvinių suvestinių vertimus, kuriuose pažymėta, kad birželio 22-ąją 9.31 Berlyno laiku buvo perimta 9 MAD perduota atviru tekstu (!) į Vakarų fronto KOP štabą tokio turinio radiograma: „Visi n*aikintuvai sunaikinti. Prašau pagalbos. Černychas*“. [226]

Kaip matome, net po dviejų vertimų, iš rusų į vokiečių ir iš vokiečių į rusų, frazė liko tiksliai ta pati, minutės tikslumu sutampa paniškos radiogramos perdavimo laikas.

Byloje nėra 3-iojo puslapio, jis dingo be pėdsakų, apie ką archyvo darbuojai padarė atitinkamus įrašus 1951 metų spalio 16-ąją. 4-ajame puslapyje pieštuku surašytas paskutinis, iš išlikusių, 9 MAD vado pranešimų, išsiųstų iš Balstogės:

„Birželio 22-oji. 15.45 Vakarų fronto KOP vadui.
Generolą Boldiną (Vakarų fronto vado pavaduotojas – M.S.) *priimame, nusileidimas ties Balstoge.*
Priešo persvara Balstogės ruože 7–8.
Lomžos ruože priešo artilerijos parengimas.
Černychas“ [227]

Vakarų fronto vado pavaduotojas generolas N. Boldinas. Jo straipsnio antraštė pavadinta: „Keturiasdešimt penkios dienos priešo užnugaryje“.

Kitas pranešimas, šį kartą parašytas raudonu pieštuku languotame mokyklinio sąsiuvinio lapelyje, sudarytas trimis dienomis vėliau, t.y. birželio 25-ąją vakare. Tuo metu Sovietų Sąjungos didvyris generolas majoras Černychas su savo divizijos štabo likučiais persibazavo iš Balstogės į Mogiliovą – skubus 450 km žygis. Pėsčias per tris dienas tokio atstumo neįveiksi. Sprendžiant iš Olimpijevo atsiminimų, *„dienos pabaigoje visi aviacijos daliniai gavo įsakymą nedelsdami palikti miestą ir atsitraukti į rytus... vėlų birželio 22-osios vakarą ilga mašinų kolona paliko Balstogę ir jau anksti pirmadienį ryte buvo toli už miesto...*“ Pasiekę Mogiliovą, generolai Černychas ir Nazarovas pasirašo jau minėtąjį lapuką, kuriame sakoma: *„Mūsų nuostoliai oro mūšiuose ne daugiau kaip 5 lėktuvai**. *Visi kiti sudeginti aerodromuose*“. [228] Kas sudegino – nepasakyta.

Kitų 9 MAD štabo dokumentų, aprašančių pirmąsias karo dienas, rasti nepavyko. Ne ką gali padėti ir prieinami fronto KOP štabo dokumentai. Operatyvinė suvestinė Nr. 01 sudaryta birželio 22-ąją 12.00, praneša tik tai:

„1. 1941-06-22 4.00 Vakarų YKA KOP dalinuose paskelbta kovinė parengtis Nr. 2.

9, 10 ir 11 MAD pulkai šiuo laiku pradėjo kovos veiksmus atremdami aviacijos oro atakas ir veikia pagal armijos KOP vado planus...

4, 9 ir 10 MAD – laidinis ryšys nutrauktas, susisiekiame tik per radiją. Duomenų apie dalinių padėtį ir ar konkrečiai koviniai uždaviniai vykdomi pagal armijos KOP vado planus, nėra...“ [229]

* Beje, visos liuftvafės 2-ojo oro laivyno grupės, veikusios 9 MAD ruože 1941 metų birželio 22-ąją, pareiškė iš viso numušusios 3 sovietų lėktuvus „I-18“, taip pirmosiomis karo dienomis vokiečiai vadino MiG-3, Berlyno laiku nuo 7.27 iki 7.35, juos numušė šeštoji eskadrilė JG-51.

Nors tvirtinama, kad „duomenų nėra", iš to galima suprasti, kad birželio 22-osios pusiaudienį radiograma „visi naikintuvai sunaikinti", kurią gavo net priešas, arba nepasiekė KOP fronto štabo, arba ten buvo ignoruota ir palaikyta nepatikima. Fronto KOP štabo, beje, vis dar save vadinančio „Vakarų YKA" „Operatyvinė suvestinė Nr. 02" sudaryta birželio 22-ąją 20.00, o jos perdavimas telegrafu baigtas birželio 23-ąją 0.15. Joje jau kategoriškai tvirtinama: *„9 MAD. Visą 41, 124, 126, 129 NAP techniką priešas sunaikino Seburčino, Mazovecko, Tarnovo, Dolubovo aerodromuose. Apie prarastą personalą duomenų neturiu..."* [230]

Prieš mus tikras pirminis dokumentas. ARCHYVINIS dokumentas, patvirtinantis tradicinę sovietų istoriografijos versiją, o jeigu tiksliai, tai ir smarkiai perdedantis ją dėl patirtų kiekybinių nuostolių, kuriuos padarė priešas. Tačiau baigti diskusiją ir daryti išvadas dar per anksti, nes pirmieji „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 02" įrašyti šie žodžiai: *„Operatyvinę suvestinę perduodu, tačiau ne visą, nes ryšio su trimis aviacijos divizijomis nėra ir operatyvinių suvestinių iki šiol iš jų gauti nesugebėjau"*, o frazė *„duomenų apie personalo nuostolius neturiu"* yra tęsiama: *„nes nuo 9.30 nėra jokio ryšio su 9 MAD"*. Dokumentas iš tikro yra, tačiau jame parašyti žodžiai atspindi vien fronto KOP štabo operatyvinio skyriaus viršininko pavaduotojo majoro Beskaravainovo spėliones, ką gali reikšti divizijos vadovybės mirtina tyla.

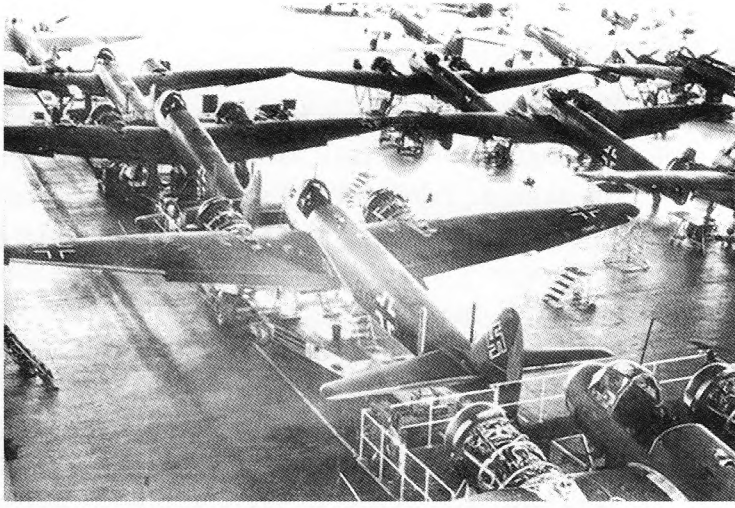
Dabar pažvelgsime į aviacijos pulkų, sudarančių 9 MAD, operatyvinius dokumentus. Iš pirmo žvilgsnio galimybės juos rasti visiškai mažos, kokių dar dokumentų galėjo išlikti pirmosiomis karo valandomis sutriuškintuose pulkuose? Pačios 9-osios aviacijos divizijos fonde (CAMO, f. 20048A, ap. 2) saugoma vienintelė „Karininkų ir seržantų personalo apskaitos knyga". Anksčiau cituoti pranešimai, parašyti skiautėse pieštuku, išsaugoti aukštesniojoje instancijoje, Vakarų fronto KOP štabe. Beje, dokumentai ir ne vieninteliai vis dėlto egzistuoja. Esama ir įvykių dalyvių, ir mačiusiųjų atsiminimų.

Pradėsime nuo jau minėtos „126 NAP istorijos". Pirmosios karo dienos įvykiai joje aprašomi taip:

„Pirmoji netikėta priešo lėktuvų ataka prieš Dolubovo aerodromą nepavyko. 1941-06-22 8 valandą 15 minučių (t.y. praėjus 4 valandoms nuo kovos veiksmų pradžios prie sienos, kuri nuo aerodromo buvo vos už 18 km – M.S.) *800 metrų aukštyje 5 km šiauriau Dolubovo aerodromo pasirodė 23 lėktuvai Ju-88, skrendantys į rytus.*

Pakilęs MiG-3 lėktuvų devynetas, vadovaujamas 4-osios eskadrilės vado pavaduotojo Alijevo, G.I., pradėjo oro mūšį su priešo bombonešių grupe. Oro mūšio rezultatas –numušti 2 Ju-88, jie nukrito aerodromo rajone, kiti priešo lėktuvai išsklaidyti, mūsų nuostolių nėra.

Praėjus 10 minučių nuo mūšio pradžios su bombonešiais, aerodromo rajone pasirodė 10 lėktuvų Me-109 ir 9 lėktuvai Me-110. Lėktuvai Me-110 pradėjo atakuoti aerodromą, o lėktuvai Me-109 pradėjo oro mūšį su dengiančiais aerodromą mūsų lėktuvais MiG-3. Oro mūšio metu vienas Me-109 numuštas ir nukrito aerodromo rajone. Grandies vadas

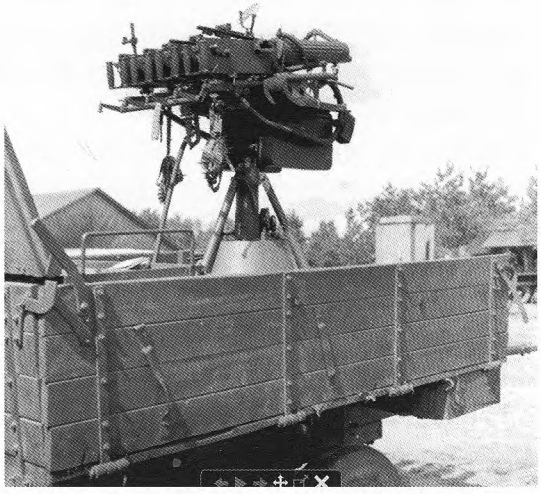


Kairėje: vokiečių kariai apžiūri I-18 vadintą sovietų naikintuvą MiG-3. Kauno aerodromas. 1941 m. Dešinėje: vokiečių lėktuvų gamykloje surenkami bombonešiai Ju-88.

jaunesnysis leitenantas Panfilovas, kovodamas oro mūšyje, vykusiame 600 metrų aukštyje su dviem Me-109, numušė sraigtu naikintuvo Me-109 uodegą ir, padegtas antrojo Me-109, paliko lėktuvą ir iššoko su parašiutu. Sėkmingai nutūpė Bockų miestelio rajone. Tuo metu 6-oji eskadrilė JG-51 Berlyno laiku nuo 7.27 iki 7.35 nurodo, kad kovėsi oro mūšyje su sovietų naikintuvais, bet nepatyrė nuostolių ir pareiškė numušusi tris I-18, taip pirmosiomis karo dienomis vokiečiai vadino MiG-3.

Netikėtas fašistinės aviacijos užpuolimas sukėlė nemaža problemų kovinėje pulko veikloje, ryšys su aukštesne vadovybe ir išore nutrūko, priešas pradėjo įnirtingai ir nenutrūkstamai atakuoti aerodromą. Tačiau karinis personalas rodė ištvermę, atkaklumą ir norą duoti atkirtį plačiai užsimojusiems fašistams. Radijo mechanikas 2-ojo rango karinis technikas Nikulinas, V.J., pamatęs, kad priešlėktuvinio kulkosvaidžio įgulos 1-asis numeris išvestas iš rikiuotės, pats stojo prie kulkosvaidžio ir šaudė tol, kol fašistų „asai" pasitraukė. Jo numuštas lėktuvas Me-109 nukrito už 500 metrų nuo zenitinio taško.

4-osios eskadrilės vado pavaduotojas leitenantas Alajevas G.I., priešo aviacijai atakuojant aerodromą 150–200 m aukštyje, pradėjo nelygų mūšį su 5-iais priešo lėktuvais nedideliame aukštyje, kairiąja plokštuma užkliudė pastatą, oro mūšyje žuvo drąsaus kario mirtimi". [31]



Zenitinis įrenginys – keturvamzdis kulkosvaidis „Maksim" (4M), paliktas besitraukiant sovietų kariuomenei. 1941 m.

Ir tai viskas, ką galima rasti „126 NAP istorijoje“. Kitoje pastraipoje jau pateikiama suvestinė nuo 1941 metų birželio 22-osios iki rugsėjo 13-osios – išskridimų, oro mūšių, numuštų priešo lėktuvų skaičius. Apie tai, kaip baigėsi birželio 22-oji ir prasidėjo birželio 23-ioji, nepasakyta nė žodžio. Sugretinti šį archyvinį dokumentą su archyviniu dokumentu apie tai, kad „visi naikintuvai sunaikinti“, neįmanoma. „Istorijoje“ paminėtas dviejų „migų“ iš 50-ies, neskaičiuojant 23 „sunešiotų“ „išakų“, praradimas aiškinant viso pulko kovinės technikos praradimą – aiški pasaka...

129 NAP liko daug rimtesnis dokumentas nei „istorija“. Šios aviacijos dalies laukė sunkus ir šlovingas likimas. Sutriuškintas ir praradęs visus lėktuvus jo karinis personalas buvo išvestas performuoti į užnugarį. Vėliau pulkas kovojo Maskvos padangėje, vienam iš pirmųjų buvo suteiktas gvardijos vardas, o karą baigė kaip 5-asis gvardijos Berlyno dukart apdovanotas, o pagal numuštų – pranešimų apie numuštus priešo lėktuvus skaičių pateko tarp geriausių sovietų KOP naikintuvų pulkų. Tačiau visa tai bus vėliau, o kol kas pažvelkime į pirmuosius „129 NAP kovos veiksmų žurnalo“ puslapius.

1941 metų vasarą dokumentai tokiu pavadinimu visur ir visada buvo surašomi atgaline data. Dažnai net kitų vadų, pakeitusių žuvusius arba sušaudytus pirmtakus. 129 NAP šiuo atveju užima ypatingą vietą, pulko kovos veiksmų žurnalas aiškiai sudarytas dar „karštais įvykių pėdsakais“:

„1941-06-22.
Kovinis uždavinys: Tarnovo aerodromo priedanga nuo priešo lėktuvų.
Pakilimo laikas: 4.05
Veiksmų trukmė: 4.08 (prisiminkime, kad aerodromas yra 12 km nuo sienos – M. S.)
Nusileidimas: (nenurodyta – M. S.)
Priešo veiksmai: bombonešių antskrydis prieš Lomžą.
Kovinės užduoties įvykdymo rezultatai: numušti 2 priešo lėktuvai Me-109, vieną lėktuvą numušė jaunesnysis leitenantas Cebenka ir vieną numušė vyresnysis politrukas Sokolovas.
Sunaudota 4000 ŠKAS ir 1500 BS šovinių (t.y. apytikriai 5 pilni „mig“ naikintuvo šaudmenų komplektai – M.S.). *Lėktuvai skrido 74 kartus.*
Savųjų nuostoliai: 1 lėktuvas MiG-3 negrįžo iš užduoties, 1 numuštas oro mūšyje...“

Štai ir viskas apie „pačią ilgiausią metų dieną“. Beveik viskas. Toje vietoje, kur įrašiau daugtaškį, pateikti dar du skaičiai: 27 MiG-3 ir 11 I-153 prarasti žemėje! Kada ir kokiomis aplinkybėmis jie buvo prarasti, nežinoma; apie jokius „priešo veiksmus“, be jau anksčiau minėto antskrydžio prieš Lomžą, kovinių veiksmų žurnale nepasakyta nė žodžio. Nenutrūkstamu srautu vienas paskui kitą priešo aviacijos antskrydžiai virš Tarnovo aerodromo atsiras jau daug vėliau, pokario memuaruose.

Tačiau kovos veiksmų žurnale yra kitos dienos įvykių ataskaita!

„1941-06-23

Kovinė užduotis: Dobženovkos aerodromo priedanga (visai šalia Zabludovo aerodromo – M. S.), *Kurjanai, Kvaterai, Baranovičiai* (paskutinis punktas 175 km ryčiau Balstogės – M. S.)

Pakilimo laikas: (nenurodytas – M. S.)

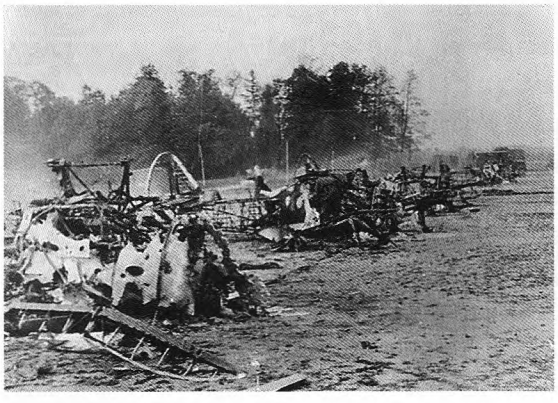
Veiksmų trukmė: (nenurodyta – M. S.)

Nusileidimas: (nenurodytas – M. S.)

Priešo veiksmai: Kvaterų, Baranovičių aerodromų ataka

Kovinės užduoties įvykdymo rezultatai: įvyko 4 oro mūšiai virš Kvaterų, Baranovičių aerodromų. Panaudota 5000 ŠKAS ir 2500 BS šovinių. Lėktuvai skrido 53 kartus.

Savųjų nuostoliai: žemėje sunaikinti 23 MiG-3, 21 I-153, 8 mokomieji“. [232]



Sovietų aerodromuose palikti ir sudeginti lėktuvai. 1941 m.

Net jeigu neabejotume šiais stulbinamais antžeminių nuostolių skaičiais, būtina konstatuoti, kad birželio 23-iosios pabaigoje „visi 129 NAP naikintuvai“ sunaikinti nebuvo. Atlikus aritmetinius veiksmus, vis tiek turėjo likti 5 MiG-3 ir 20 I-153*. Praeis vos du trys mėnesiai ir apie 25 naikintuvus viename sovietų KOP pulke bus sakoma kaip apie neregėtą prabangą, kadrinis jų skaičius bus sumažintas iki 20 vienetų, tačiau 1941 metų birželį, matyt, niekas taip nemanė. Kitas, po birželio 23-iosios, įrašas 129 NAP kovos veiksmų žurnale atsiranda tik... liepos 5-ąją! Tą dieną, neaišku, kur būdamas, pulkas nuo 7.33 iki 8.20 atliko 8 kovos išskridimus, panaudojo 200 kulkosvaidžio ŠKAS šovinių. Paskui dar viena, didelė 10 dienų pertrauka užrašuose.

Liepos 15-ąją pulkas jau dengia Oriolo aerodromą. Atliko 10 išskridimų, *„su priešu nesusitiko“*. Savaime suprantama, 1941 metų liepos viduryje liuftvafė turėjo kitų rūpesčių nei antskrydžiai prieš giliame užnugaryje esantį Oriolą. Pirmasis po birželio 129 NAP įrašas kovos veiksmų žurnale apie kovą su priešo lėktuvais atsiranda tik liepos 28-ąją. Paskutinis įrašas kovos veiksmų žurnale datuotas 1942 m. sausio 25-ąja.

* Galima daryti prielaidą, kad dar prieš karą 6 I-153 buvo perduoti iš 129 NAP į 33 NAP (10 MAD), tačiau, užtrukus informacijos perdavimui per štabo instancijas, šis faktas nepaminėtas dokumentuose; todėl aritmetinė „Čaikų“ liekana turėjo būti lygi 14.

Tuo metu šis pulkas tapo gvardijos pulku, o paskutiniame dokumento puslapyje – gvardijos 5 NAP štabo viršininko majoro Rusanovo parašas. Mano nuomone, įdomiausia tai, ko nėra šiame dokumente. O jame nėra nė vieno atvejo, kuriame būtų nurodyta, kad lėktuvas po birželio 23-iosios buvo prarastas žemėje!

Matyt, vokiečiai pametė ir visam laikui prarado „burtų lazdelę", kuri padėjo jiems per dvi pirmąsias karo dienas žemėje sunaikinti 82 129 NAP lėktuvus.

Kaip ir reikėjo tikėtis, sovietų metais išleistuose memuaruose keista 129 NAP sutriuškinimo istorija atrodo vos ne didvyriška saga:

„... Fašistai su jiems būdingu pedantiškumu, lygiais laiko tarpais, vienas po kito bombardavo aerodromą. Matyt, nusprendė jį ištrinti nuo žemės veido, viską sunaikinti iki paskutinės mašinos, iki paskutinio žmogaus. Mūsų lakūnai keldavo savo mašinas į orą šaudant priešo aviacijai. Antskrydžių tempas vis didėjo. Pulko vadas surinko lakūnus ir pasakė: „Padėtis sunki. Ryšio su divizija nėra, suspaustas oras baigiasi, o kompresorius sudaužytas. Priimtas sprendimas išvesti pulką iš po smūgio. Skrisime į kitą aerodromą, „migus" vesiu pats, „čaikas" – pulko komisaras..."

Jis patylėjo, kalbėti buvo sunku. Ir visiškoje tyloje dar pasakė:

„Būtina paskirti komandą, kad sunaikintų visa kas liko: šaudmenis, sviedinius, šovinius bei degalus".

Kapitonas J. Berkalis – 129-ojo NAP vadas.

Berkalis (kapitonas J. Berkalis 129 NAP vadas – M. S.) *šiomis aplinkybėmis priėmė vienintelį teisingą sprendimą, tačiau taip sunku suvokti, kad šis sprendimas vienintelis. Taip, dar neįsivaizdavome visų prislėgsiančių mus karo sunkumų. Visi norėjome kuo greičiau sėsti prie mašinų šturvalų ir mušti, mušti fašistus* (kuo juos rengėsi „mušti" palikę aerodromuose kovos mašinas, sunaikinę šaudmenis, kurą? – M. S.). *O kol kas, pasinaudodami pauze tarp priešo antskrydžių, komeskai (eskadrilių vadai) paskirstė likusius lėktuvus lakūnams. Dviem grupėmis – iš pradžių „čaikos", paskui „migai" perskrido į Dobženovkos aerodromą, esantį vos už keleto kilometrų nuo nuolatinės pulko bazavimosi vietos Zabluduve. Ten, žiemos butuose,* ***įsikūrė karinio personalo šeimos*** (štai šią svarbią aplinkybę visi kiti paprastai praleidžia – M. S).

Iš naujojo aerodromo lakūnai skraidė dengti Balstogę ir jos geležinkelio mazgą (apie tai kovos veiksmų žurnale nėra nė žodžio – M. S). *Iš divizijos štabo atvyko ryšininkas. Jis perdavė pulko vadui įsakymą: prieš sutemstant visiems lėktuvams perskristi į Kvaterų aerodromą* (65 km ryčiau Balstogės – M. S.)...

Diena slinko veltui... Pasislėpusi už horizonto saulė ilgai kruvina pašvaiste žaižaravo vakaruose..."

Toliau, kad sprendimas dėl antrojo persibazavimo per vieną dieną atrodytų padoriau, pradedamas aštraus siužeto pasakojimas, kaip *„prie Dobženovkos aerodromo jau veržėsi vokiečių tankai ir motorizuotieji pėstininkai... o šalia aerodromo vyko priešpriešinis nakties mūšis, ugnies liežuviai besiplaikstydami artėjo prie aerodromo, supo jį žiedu“.*

J. Berkalis lėktuvo kabinoje.

Kas su kuo kovojo vėlų birželio 22-osios vakarą Balstogės rajone, Zabluduve, neįmanoma iš tikro suprasti, nes nei tankų, nei motorizuotųjų pėstininkų tose vietovėse nebuvo. Paprasti vermachto pėstinininkai Balstogę pasiekė tik birželio 25-ąją.

„O Kvaterų aerodrome rengtasi kovos išskridimams... Visi tą dieną likusieji Balstogės ir Gardino pusėje lėktuvai, daugiausia iš pasienio aerodromų, suskrido į aerodromą. Nutilo mašinos, nutilo pavargusių žmonių balsai. Įsivyravo tyla. Staiga ore pratrūko svetimų variklių gausmas. Praėjo vos akimirka. Nuo žemės buvo matyti, kaip virš aerodromo stačiu kampu iš dviejų pusių pikiruoja dvi Me-110 grupės. Jie numetė bombas, paskui pradėjo pliekti aerodromą kulkosvaidžių serijomis. Suliepsnojo Kvaterai. Daugiau nei penkiolika minučių truko bombardavimas. O kai viskas baigėsi, vėl stojo „spengianti“ tyla (nejaugi tai tas pats epizodas, kuris kovinio budėjimo žurnale aprašomas taip: „Įvyko 4 oro mūšiai virš Kvaterų, Baranovičių aerodromų. Panaudota 5000 ŠKAS ir 250 BS šovinių“?... – M. S.).

Lengvas vėjelis „iššlavė“ aerodrome sukeltas dulkes, sklaidė tvyrantį degėsių kvapą.

Berkalis įsakė parengti „migus“ išskridimui. Iš sugedusių mašinų perpylėme benziną, perkėlėme iš borto į bortą suspausto oro balionus, skirtus įjungti varikliams. Penkis „migus“ perskraidino į taip pat prikimštą lėktuvų, daugiausia naikintuvų I-16 ir I-15bis, Baranovičių aerodromą (260 km ryčiau Tarnovo – M. S.)... *Reikia parodyti atkaklumą ir drausmę, atsitraukti į užnugarį ir išsaugoti žmones...“* [218]

Šia nuostabia nata, nusprendę „išsaugoti žmones“, atiduodami priešui ne dykumą, o po 100 varstų per dieną, kuriuose gyveno žmonės, mes baigiame aiškiai nebaigtą pasakojimą apie birželio 22-osios įvykius 129-ajame naikintuvų aviacijos pulke.

Ir pereiname prie paties didžiausio 9 MAD, jeigu ne visoje Raudonosios armijos KOP naikintuvų pulke – 124 NAP. Pulke buvo 85 lakūnai, iš jų 64 savarankiškai skraidantys „migais“, 70 naikintuvų MiG-3 ir 29 I-16.

124 NAP archyvų fonde saugomas dokumentas įvardytas „124-ojo aviacijos pulko 1941-06-22 12.00 „Operatyvinė suvestinė Nr. 01, Aukšt. Mazoveckas“.

Kaip parašyta knygos pratarmėje, faktiškai „Operatyvinė suvestinė Nr. 01“ sudaryta atgaline data. Tikriausiai buvo rašoma 1941 metų liepos 1-ąją Oriole.

Iš esmės prieš mus „paaiškinimas". Jame pulko vadovybė mėgina aprašyti „neįveikiamas antgamtines jėgas", dėl kurių ji liko be lėktuvų ir už 950 km nuo prieškario dislokacijos aerodromo.

Tačiau net šis labai specifinis dokumentas visiškai sugriauna versiją apie „netikėtą naikinamąjį" vokiečių aviacijos smūgį.

Štai visas šios „Operatyvinės suvestinės Nr. 01" tekstas nuo pirmos iki paskutinės raidės:

*„**Pirma:** per 1941-06-22 dieną pulkas atliko tris 48 lėktuvų MiG-3 kovinius išskridimus naikinti priešo lėktuvų.*

Pirmasis išskridimas įvyko paskelbus kovinį aliarmą 4.30, jame dalyvavo 28 MiG-3. Oro mūšyje nekovojo, išskyrus jaunesnįjį leitenantą Kokariovą, kuris numušė vieną Me-110.

5.25 vienas lėktuvas Ju-88 praskrido virš aerodromo 800 metrų aukštyje, po jo dviejų priešo lėktuvų Me-109 antskrydis, prasidėjus tarp mūsų ir priešo lėktuvų mūšiui, buvo numuštas lėktuvas MiG-3, jaunesnysis leitenantas Žarkovas žuvo.

5.35 18-os bombonešių grupė, lydima 7 naikintuvų Me-109, numetė bombas rytinėje aerodromo dalyje 400 m miško pakraštyje (taip tekste – M. S.). *Priešo antskrydžio metu žuvo 3 iš 156 bataliono* (aerodromo aptarnavimo bataliono – M. S.), *sužeisti 26 žmonės, tarp jų lakūnas, jaunesnysis leitenantas Artamonovas, likusieji –156 bataliono raudonarmiečiai.*

***Antra:** 8.40 du lėktuvai Ju-88 5000 m aukštyje žvalgė aerodromą, atliko du viražus virš aerodromo, paskui vienas lėktuvas nuskrido į vakarus, kitas į rytus.*

10.20 2500 metrų aukštyje pasirodė trys bombonešių grupės, apie 30 nenustatyto tipo lėktuvų bombardavo Vysokie Mazovecko aerodromą. Mūsų 12 naikintuvų MiG-3 pakilo, tačiau oro mūšyje nekovojo, nes priešo bombonešiai numetė bombas į aerodromą ir spėjo grįžti į savo teritoriją. Antskrydžio metu subombarduota užsidegė benzino saugykla, sunaikinta daug automobilių transporto, žemėje sudegė apie 15 lėktuvų MiG-3. Žuvo 4 lakūnai, 1 technikas ir 1 jaunesnysis specialistas, sužeisti 2 lakūnai ir 3 technikai.

Vokiečių daugiatikslis bombonešis Ju-88. Vienas universaliausių vokiečių lėktuvų. Maksimalus greitis – 580 km/h, skrydžio nuotolis – 3100 km, pakilimo aukštis – 9800 m. Ginkluotė – pagal naudojimo tikslą ir modifikaciją.

Trečia: *11.15 6 lėktuvai Me-110 pikiruodami bombardavo ir atakavo lėktuvus aerodrome. Per 20 antskrydžio minučių sunaikinta 12 lėktuvų MiG-3, 2 I-16, 4 UTI-4 ir vienas I-16 buvo numuštas ore. Šio antskrydžio metu mūsų 3 lėktuvai naikintuvai MiG-3 pakilo ir pradėjo oro mūšį. Oro mūšio metu kapitonas Kruglovas numušė vieną priešo lėktuvą Me-109* (taip tekste – M. S.).

Ketvirta: *15.30 18-os bombonešių ir 7 šturmo lėktuvų Me-110 grupė bombardavo ir paskui atakavo lėktuvus ir personalą žemėje. Šio antskrydžio metu pulkas kovos veiksmų* ***nevykdė, nes neturėjo technikos*** (paryškinta mano – M. S). *Likusi sveika technika – 6 lėktuvai MiG-3 buvo nuskraidinti į Rosio aerodromą.*

16.20 9 lėktuvai Do-17, lydimi 7 naikintuvų Me-110, atakavo aerodromą, numestomis bombomis mūsų lėktuvai išvesti iš rikiuotės.

Penkta: *1941-06-22 kovos veiksmų metu numušėme du priešo Me-110 tipo lėktuvus.*

Pulkas neteko tiek lėktuvų: 68 MiG-3, 5 I-16, 7 UTI-4, 2 U-2; tarp jų Lomžos aerodrome sunaikinti 3 I-16, Balstogės aerodromo angaruose liko 9 lėktuvai MiG-3; Rosio aerodrome sunaikinti 6 lėktuvai MiG-3 ir 2 lėktuvai UTI-4. Oro mūšyje numuštas vienas lėktuvas MiG-3 ir vienas I-16. Kitus lėktuvus priešas sunaikino A. Mazovecko aerodrome.

Personalo nuostoliai: žuvo 9 lakūnai, 5 technikai, 2 jaunesnieji aviacijos specialistai.

Sužeisti 6 lakūnai, 6 technikai, 1 jaunesnysis aviacijos specialistas.

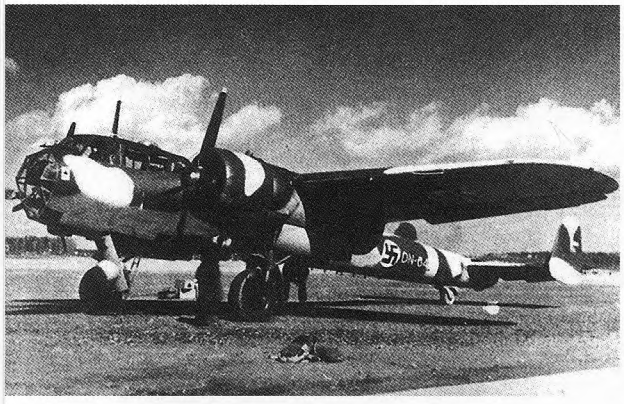
Pulkas patyrė didelių technikos nuostolių, jo personalo 45 lakūnai, 50 technikų, 37 jaunesnieji aviacijos specialistai pakeitė savo dislokacijos vietą, pradėjo telkti naują pulką ir gautą techniką tolesnei kovai".

Štabo viršininkas Dryzlovas (parašas)
Operatyvinio skyriaus viršininkas Šaginas (parašas)

Sudužęs sovietų lėktuvas MiG-3.

Kaip matyti, dokumentas sudarytas labai kruopščiai, jame minimos net mažareikšmės įvykių detalės: „*Atliko du viražus virš aerodromo, paskui vienas lėktuvas nuskrido į vakarus, kitas į rytus*“. Labai gali būti, kad jį rengti pradėta birželio 22-ąją dar iki paniško „persibazavimo“ pradžios.

Paprasta išvada, kurią galima padaryti remiantis „Operatyvine suvestine Nr. 01“, tai, kad 124 NAP nebuvo „taikiai snaudžiantis“ – pirmasis ir pats masiškiausias pulko naikintuvų skrydis įvyko 4.30, likus valandai prieš pasirodant pirmiesiems vokiečių žvalgams virš Vysokie Mazovecko aerodromo.



Vokiečių bombonešis Dornje Do-17.

Antrą, tokią pat akivaizdžią išvadą galima padaryti, kad 124 NAP pirmasis išskridimas kartu tapo paskutiniu, kuriame pulkas vykdė kokią nors kovinę veiklą, o ne tik saugojo savo aerodromą. Jau po 4.30 ryto nematyti net mažiausio mėginimo ką nors nuveikti: sava antžeminė kariuomenė nedengiama nuo nuolatinių priešo aviacijos veiksmų, nesaugomi sovietų bombonešiai, kuriuos šiomis valandomis dešimtimis numušinėjo Melderio eskadrilė JG-51, nemėginta atakuoti ir vokiečių aerodromų. 100 km šiauriau Vysokie Mazovecko buvo du bombonešių eskadrilės KG-2 aerodromai – Ožyšas ir Elkas. Juose vokiečių naikintuvų nebuvo, tačiau dislokuoti Ispanijos karo veteranai „Dornje“ Do-17, tokie pat „greiti“, kaip ir mūsų SB, galėjo tapti puikiu mokomuoju taikiniu mūsų 124 NAP „migams“.

Beje, net su savo aerodromo gynyba 124 NAP nesusidorojo. Tai akivaizdžiai matyti net iš tos informacijos, kurią pateikė operatyvinės suvestinės sudarytojai. Dėl didesnio patogumo ir aiškumo surašysime visa tai į lentelę:

9 lentelė

	4.30	5.25	5.35	8.40	10.20	11.15	15.30	16.20
124 NAP naikintuvų išskridimai	28	5 (?)	0	0	12	4 (?)	0	0
Numušti priešo lėktuvai	1	0	0	0	0	1	0	0
Prarasti ore (tik MiG-3)	0	1	0	0	0	0	0	0
Priešo lėktuvai, dalyvavę antskrydyje (bombos+naikintuvai)	---	1+2	18+7	2+0	30+0	0+6	18+7	9+7
Sunaikinti žemėje (tik MiG-3)	---	0	0	0	15	12	???	???

Pirmieji trys vokiečių antskrydžiai prieš aerodromą baigėsi be rezultatų. Dalyvaujant daug didesniam, jeigu tikėsime operatyvine suvestine, bombonešių ir naikintuvų skaičiui, vokiečiai kaip pakliuvo numeta bombas ir net nepataiko į skraidymo lauką, deja, naikintuvai praktiškai nieko neveikia ir 5.35 pasitikti priešo lėktuvų niekas nepakyla.

Tik įsitikinę, kad Vysokie Mazovecko aerodromo bombardavimas nėra pernelyg pavojingas, vokiečiai, nedengiant naikintuvams! išsiunčia didelę bombonešių formuotę. Ši, praėjus 6 valandoms nuo karo pradžios, 10.20 iš pagrindų „sulygina" aerodromą. Vadovybė, jeigu ji tuo metu dar egzistavo, ir 124 NAP skraidymo personalas kantriai laukia besibaigiančio bombardavimo, po to *„mūsų 12 naikintuvų MiG-3 pakilo, tačiau oro mūšyje nekovojo, nes priešo bombonešiai numetė bombas į aerodromą ir spėjo grįžti į savo teritoriją"*. Reikėtų priminti, nors MiG-3 turėjo daug trūkumų, tačiau buvo pats greičiausias serijinis naikintuvas pasaulyje ir tam, kad nepavytum „lėtaeigio" bombonešio, reikėjo leisti jam nuskristi gana toli.

Praėjus valandai, atskrido 6 Me-110 atakos lėktuvai, kurių atremti į orą pakilo viena vienintelė vadovaujams kapitono Kruglovo (kaip bus parodyta toliau, šiuo metu jis perėmė pulko vado pareigas) „migų" grandis. Visi kiti, o tuo metu aerodrome turėjo likti ne mažiau kaip trys MiG-3 tvarkingų naikintuvų eskadrilės, nieko neveikia ir leidžia vokiečiams *„per 20 antskrydžio minučių"* sušaudyti stovinčią žemėje techniką.

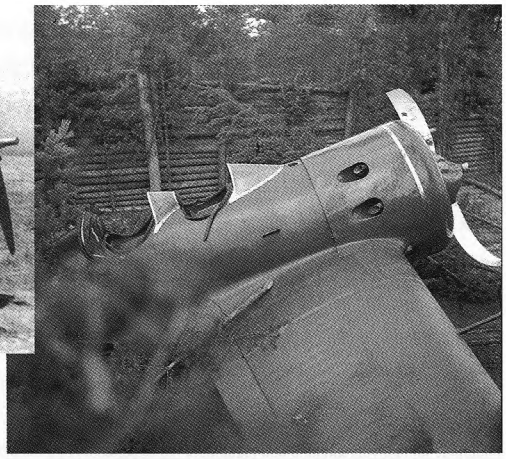
Vėliau visai neaišku, kas vyksta 124 NAP. Galima tik spėlioti. Tačiau kai 15.30 papietavę ir pailsėję vokiečiai vėl atskrido bombarduoti Vysokie Mazovecko aerodromo, jie nesutiko net mažiausio pasipriešinimo, *„nes nėra technikos"*. O kur ji dingo? Jeigu tikėsime „Operatyvinės suvestinės Nr. 01" sudarytojais, tai pulko „migų" visi nuostoliai tuo metu žemėje ir ore buvo tik 28 mašinos iš 70. Be to, dar buvo du tuzinai „išakų", nejaugi tai jau ne technika? Net su visomis išimtimis dėl galimų techninių gedimų, dėl ryto antskrydžių metu sugadintų, tačiau neįtrauktų į sunaikintųjų sąrašus naikintuvų nesunku suprasti, kad „dingusią techniką" galima paaiškinti tik vienu būdu – technika pati neskraido, o lakūnų tuo metu Vysokie Mazovecko aerodrome, ko gera, jau nebuvo iš viso, arba jie visi buvo paralyžiuoti panikos.

Ši „sensacinga ir skandalinga" kai kieno nuomonė visiškai sutampa su išvada, kuri užfiksuota prieš 70 metų – 1941 metų liepos 15-ąją, LKT 3-iosios valdybos specialiajame pranešime Nr. 37928:

„Atlikus tyrimą, dėl kokių priežasčių 9 MAD 41-ojo ir 124-ojo NAP techniką sunaikino fašistinė aviacija, nustatyta:

... Prasidėjus karo veiksmams, 124 NAP vadas majoras Poluninas atostogavo ir į pulką atvyko tik birželio 22-osios dieną, kai priešas jau atliko du antskrydžius prieš aerodromą. Po trečiojo priešo antskrydžio, neperdavęs jokių nurodymų Poluninas išskrido lėktuvu UTI-4.

Vietoj pulko vado per atostogas likęs jo pavaduoti 124 NAP vado padėjėjas kapitonas Kruglovas birželio 22-osios ryte priešo antskrydžio metu sutriko ir nesiėmė ryžtingų veiksmų. Visi Kruglovo nurodymai buvo padriki. Lėktuvai į orą kilo ne padaliniais, o pavieniui, todėl atremti priešo lėktuvų buvo neįmanoma. Daugumos naikintuvų MIG-3 nešaudė kulkosvaidžiai, nes Nr. 1 gamyklos brigada nespėjo (nespėjo nuo vasario iki birželio – M.S.) *jų sureguliuoti. Todėl visi pulko lėktuvai buvo sunaikinti..."* [215]



Aerodrome paliktas sovietų mokomasis lėktuvas I-16. Šalia numestos mokamosios bombos. Dešinėje: mokomasis naikintuvas I-16, patekęs į suomių rankas.

Mažiausiai informacijos pavyko aptikti apie 41 NAP, nors tai buvo pats seniausias 9 MAD kadrinės aviacijos pulkas, dalyvavęs net sovietų ir suomių kare. Anksčiau minėtame specialiajame pranešime skaitome:

„41-ojo aviacijos pulko vadas Jeršovas birželio 22-ąją priešo lėktuvų antskrydžio metu sutriko ir nesugebėjo pulko personalo sutelkti kovai su priešu. Nors pirmojo fašistinių lėktuvų antskrydžio metu virš Seburčino aerodromo, kur dislokavosi 41 NAP, ***priešas neišvedė iš rikiuotės nė vieno kovinio lėktuvo, nes visi jie buvo išsklaidyti ir užmaskuoti*** (paryškinta mano – M. S.), *Jeršovas nesiėmė savarankiškų veiksmų smogti ryžtingą smūgį priešo lėktuvams, o laukė nurodymų iš 9-osios aviacijos divizijos.*

Turėdamas kovinį pulką, majoras Jeršovas, užuot nusprendęs veikti junginiais, pasitikti priešo siuntė po 1–2 lėktuvus, kuriuos priešas tučtuojau sunaikindavo. Žuvo geriausi pulko lakūnai: Solocha, Aksionovas, Černiavskis ir numušti – Krutoverecas, Korobkovas, Kukuškinas ir Kiseliovas.

Jeršovas ***be jokio reikalo persibazavo*** (paryškinta mano – M. S.) *iš Seburčino aerodromo, nors jame buvo visos priemonės mūšiui. Jis nusprendė permesti pulką į Kurjanų* (7 km į pietryčius nuo Balstogės – M. S.) *aerodromą, o paskui birželio 22-ąją vakare persibazavo į Kvaterų aerodoromą. Todėl visa technika buvo sunaikinta, nes šiuose aerodromuose nebuvo suspausto oro lėktuvams* (vėl negailestingas ir „siaubingas“ kompresorius – M. S.), *nepasirengta kovai, nes nebuvo šovinių kulkosvaidžiui BS“.* [215]

Iš pirmo žvilgsnio 41 NAP viskas „buvo kaip visų“, tačiau yra vienas esminis skirtumas. Atskleidę birželio 30 d. 22.00 sudarytą Oriole 9 MAD „Operatyvinę suvestinę“ be numerio, beje, tai pirmoji nuo karo pradžios suvestinė, parašyta rašomąja mašinėle ir normaliame popieriuje, pamatysime didelį NULĮ, įrašytą 41 NAP lakūnų eilutėje. [243] Kur jie dingo? O jie, tiesa, ne visi kariauja. Būtent todėl nubėgęs net iki Oriolo, 9 MAD štabas nieko nežino, kur lakūnai yra. Beje, 43 NAP – vieninteliame naikintuvų junginyje, likusiame Vakarų fronto KOP, po pirmųjų dienų sutriuškinimo, 41 NAP lakūnai kovoja vadovaujami savo vado majoro Jeršovo.

Sprendžiant iš 1941 m. birželio 26 d. ataskaitos „Dėl 43-iosios aviacijos divizijos kovinės veiklos per Didžiojo Tėvynės karo 6 mėnesius“, jis oficialiai buvo įtraukas į 43 NAP. Tuo metu pulkas buvo ginkluotas 12 lėktuvų MiG-3. [235] 1941 m. birželio 29-ąją nurodoma, kad rikiuotėje yra tie patys 12 „migų“ ir 52 lakūnai, nors prieš karą jų buvo 79. [236] Sprendžiant iš nuostolių, beje, tai vos ne vienintelis objektyvus 1941 metų vasaros įvykių kriterijus, pulkas kariauja labai aktyviai. Iki liepos 3-iosios – jo išvedimo, performuoti 2 lėktuvai numušti oro mūšyje, 2 „negrįžo iš užduoties“, 4 naikintuvai sugadinti avarijose. Eilutėje „Sunaikinti aerodrome“, kaip ir reikėjo tikėtis, – ilgas brūkšnys. [237]

Taip atrodo labai trumpa 41 NAP kovos veiksmų istorija, išdėstyta sausuose štabo dokumentuose. To meto 43 NAD vado, vėliau generolo G. Sacharovo memuaruose atsiranda ir vertų paminėti detalių: *„Prie Mogiliovo į 43-iąją diviziją įsiliejo 41-asis ir 170-asis naikintuvų pulkai. 41 NAP vadovavo majoras Jeršovas, 170 NAP – majoras Miščenka. Šie pulkai divizijoje tebuvo septynias devynias dienas, tačiau ir per tokį trumpą laiką pulko lakūnai pasirodė kaip puikūs oro kovotojai. Per kovos savaitę majoro Jeršovo naikintuvai numušė daugiau nei dvidešimt priešo lėktuvų! Lakūnai kovėsi nieko nepaisydami, taip tarsi kiekvienas jų mūšis būtų vienintelis...“* [238]

Baigdami pasakojimą apie 9 MAD naikintuvų dalinių veiklą bei nieko neveikimą, pabandysime nors apytiksliai įvertinti priešo nuostolius. Iš viso 1941 metų birželio 22-ąją liuftvafės 2-asis oro laivynas veikiant priešui negrįžtamai prarado 25 lėktuvus, dar 21 mašina buvo sugadinta įvairiais lygiais. [241] „Balstogės kyšulio“ toponimika labai tiksliai nurodant oro mūšio vietą, prarastą lėktuvą, aptinkama penkis kartus: KG-2 bombonešis Do-17 numuštas Lomžos rajone, du eskadrilės SKG-210 Me-110 taip pat garantuotai numušti Zambruvo rajone, tarp Tarnovo ir Aukšt. Mazovecko, vienas eskadrilės JG-27 „meserščmitas“ numuštas Knyšino rajone, 30 km šiauriau Balstogės ir dar vienas 51-osios eskadrilės „meseris“ šiek tiek (10%) buvo apgadintas Belsko rajone. Tiesą sakant, dviejų Me-110 praradimo priežastis nurodyta, kad buvo apšaudyti priešlėktuvinės artilerijos, tačiau šiuo atveju vokiečiai galėjo ir suklysti.

Daug svarbiau kas kita: iš 46-ių prarastų arba sugadintų lėktuvų mūšio vieta nurodoma tik 18 atvejų. Kaip tam tikrą, „šlubuojantį“ įrodymą galime pritaikyti šią proporciją ir lėktuvų, numuštų 9 MAD bazavimosi rajone, skaičiui. Laikantis tokių prielaidų, galima manyti, kad divizijos naikintuvai numušė, sugadino apie 8–10 vokiečių lėktuvų. Laikoma, kad „norma“, yra kai, lyginant su realiais skaičiais, nuostolių bei pareikštų pergalių skaičius padidinamas iki dviejų kartų. Kaip matyti, šiuo atveju tai telpa į „normą“, jeigu dėl pareikštų pergalių skaičiaus tikėsime citatomis iš dokumentų, o ne „medžiotojų pasakojimais“ iš „dvasią keliančių“ pokario memuarų.

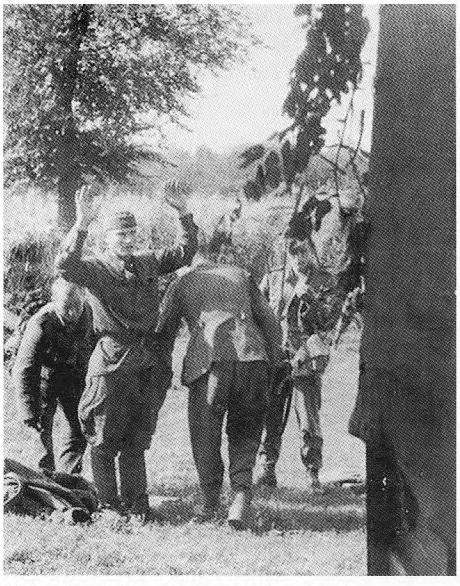
Priverstinai nusileidęs vokiečių naikintuvas Bf-109f. 1941 m.

Keistoje, labai supainiotoje ir vis dar iki galo neatskleistoje 9-osios MAD sutriuškinimo istorijoje lieka atviras pagrindinis klausimas. Kas priėmė sprendimą dėl aviacijos pulkų „naikinančio persibazavimo", skuboto persibazavimo „be šaudmenų BS kulkosvaidžiui" ir su likimo valiai palikta aerodromo įranga? Ką konkrečiai nuo birželio 22-osios ryto iki vakaro darė 9 MAD? Ar rado ji 10–15 skraidymų laiko, kad apsilankytų priešakiniuose aerodromuose? O gal generolas Černychas apsiribojo vien konstatuodamas neegzistuojantį faktą: „Visi naikintuvai sunaikinti"?

Labai keistą „atsakymą" į šiuos klausimus aptikome visiškai netikėtoje vietoje – Leningrado karinės apygardos 1-osios tankų divizijos archyve. Karo pradžią ši divizija pasitiko ešelone persibazuodama iš Pskovo į tolimąjį, už poliarinio rato esantį miestuką Alakurtį. Jokio ryšio su Vakarų fronto kovos veiksmais, tuo labiau su kova ore, 1-oji tankų divizija neturėjo ir negalėjo turėti, tačiau būtent šio junginio archyve pavyko rasti* 1941 metų liepos 8-osios Vakarų fronto vado „Įsakymo Nr. 04" kopiją:

„Perduotas karo tribunolo teismui 9 MAD vadas generolas majoras Černychas nusikalstamai elgdamasis eidamas savo pareigas, ignoruodamas susiklosčiusią padėtį, ***uždraudė perbazuoti techniką*** (paryškinta mano – M. S.) *ir todėl priešui leido sunaikinti lėktuvus aerodrome..."* [239]

Keista. Ir anksčiau cituotas liaudies komisarų tarybos 3-iosios valdybos, karinės žvalgybos, „Specialusis pranešimas", ir šiuo metu turimi faktai liudija, kad skuboto „persibazavimo" nereikėjo, nes būtent tai ir buvo postūmis divizijai iširti...



Vokiečių kariai apieško pasiduodantį raudonarmietį.

NKVD karininkai Baltarusijoje.

* Vakarų fronto vadas tuo metu buvo SSRS liaudies gynybos maršalas Timošenka. Tikėtina, būtent todėl šis nurodymas („įsakymas išaiškinti visam vadovaujančiam personalui iki pulko vadų imtinai") ir dokumento kopijos buvo išsiuntinėtos į kitų frontų junginių štabus.

Tardymo protokolai ir S. Černycho apklausos protokolai, „Nusikaltimo tyrimo byla Nr. P-23923" vis dar nepasiekiami istorikams. Beje, savaime suprantama, kad vos tik jie bus išslaptinti, specifiniai NKVD „tyrimo metodai" neišvengiamai sukels abejonių dėl parodymų. Viena, kas jokių abejonių nekelia ir yra žinoma, tai 1941 metų liepos 28-osios SSRS Aukščiausiojo teismo karo kolegijos nuosprendis:

„... Pirminio ir teisminio tardymo metu nustatyta, kad kaltinamasis Černychas, būdamas 9-osios aviacijos divizijos vadu, prasidėjus vokiečių kariuomenės veiksmams prieš Sovietų Socialistinę Respubliką, vykdydamas savo tarnybines pareigas, parodė nusikalstamą neveiklumą, todėl fašistinės aviacijos antskrydžių virš aerodromo metu buvo sunaikinta 70% šios divizijos technikos.

Be to, kaltinamasis Černychas, būdamas birželio 26-ąją naktį į 27-ąją Seščeno aerodrome, atskridusius į šį aerodromą tris sovietų lėktuvus palaikė fašistų lėktuvais, išsigando, paskelbė betikslį aliarmą ir paskui, palikęs divizijos personalą be vadovybės, be galvos apdangalo, diržo bei kovinio ginklo pabėgo iš fronto į Brianską, kur ir buvo sulaikytas milicijos bei pristatytas garnizono komendantui.

Būdamas Brianske kaltinamasis Černychas skleidė provokacines sapaliones apie tarsi išsilaipinusį priešo desantą bei Seščeno aerodromo bombardavimą.

Tad kaltinamasis Černychas kovos veiksmų su fašistine Vokietija metu sulaužė karinę priesaiką, pamiršo pareigą socialistinei Tėvynei, pasirodė esąs bailys ir, palikęs divizijos personalą be vadovybės, gėdingai pabėgo iš fronto į Brianską, kur skleidė provokacinius gandus apie sunaikintus Raudonosios armijos dalinius, ir taip įvykdė nusikaltimą, numatytą RSFSR BK 193-21 straipsnyje, punkte „b".

Remdamasi tuo, kas aprašyta, ir vadovaudamasi RSFSR BK 319 ir 320 straipsniais SSRS Aukščiausiojo teismo karinė kolegija nusprendė: iš

Černycho, Sergejaus Aleksandrovičiaus, atimti karinį laipsnį „aviacijos generolas majoras" ir nuteisti aukščiausia bausme – sušaudyti konfiskuojant visą jam priklausantį turtą. Remiantis RSFSR BK 33 str., tarpininkauti SSRS Aukščiausiosios Tarybos prezidiumui, kad iš Černycho būtų atimtas Sovietų Sąjungos didvyrio vardas ir Lenino, Raudonosios žvaigždės ordinai bei jubiliejinis medalis „20 metų DVRA".

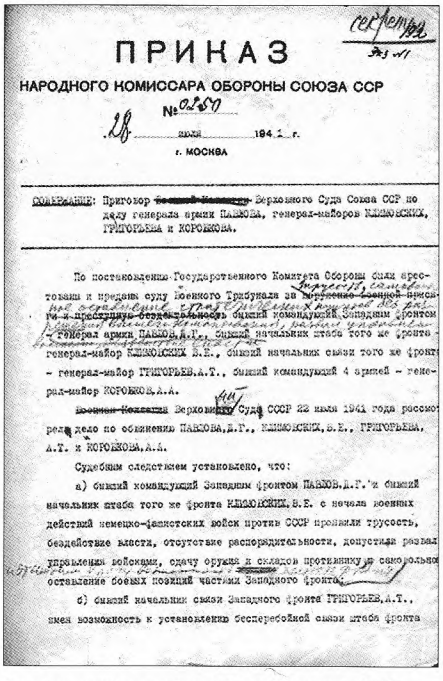
Nuosprendis galutinis ir kasacine tvarka neskundžiamas". [240]

1941 m. liepos 30-ąją VKP(b) politinio biuro teismo bylų komisija nusprendė „Protokolas Nr. 50" su Kalinino, Škiriatovo ir Merkulovo parašais *„pritarti dėl S.A. Černycho sušaudymo"*. Pagal tuo metu galiojančią per daugelį metų susiklosčiusią praktiką bei įstatymus liko nuteistąjį tik perduoti NKVD sušaudymo komandai. Tačiau praėjo visas rugpjūtis, rugsėjis, o Černychas buvo gyvas. Sušaudė jį tik 1941 m. spalio 16-ąją, kai paskubomis iš Maskvos į rytus „persibazavo" NKVD centrinis aparatas. Kas tai buvo, kam ir kokiam „operatyviniam darbui" saugota buvusiojo generolo gyvybė?

Atsakymo į šiuos klausimus niekas nežino ir šiandien.

3.4. PAGRINDINIO SMŪGIO RUOŽE

„Nepaisydamas priešo KOP kiekybinės persvaros ir netikėto užpuolimo, divizijos skraidymo personalas drąsiai ir pasiaukojimai atrėmė visus priešo antskrydžius prieš aerodromus ir divizijos bazes. Divizijos vadovybė, atsižvelgdama į susidariusią padėtį, neturėdama ryšio su Vakarų YKA štabu, manevruodama aerodromais, laiku iš po smūgio išvedė 18 lėktuvų naikintuvų ir 17 bombonešių. 1941-06-26 ir 27-ąją daliniai ir divizijos vadovybė galutinai pasitraukė iš mūšių išsaugoję 95% skraidymo bei techninio personalo, kuris buvo pasiųstas gauti naujos technikos ir mokytis skraidyti nauja technika“. [242]



ПРИКАЗ

НАРОДНОГО КОМИССАРА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР

№ 0250

22 июля 1941 г.

г. МОСКВА

СОДЕРЖАНИЕ: Приговор Верховного Суда Союза ССР по делу генерала армии ПАВЛОВА, генерал-майоров КЛИМОВСКИХ, ГРИГОРЬЕВА и КОРОБКОВА.

По постановлению Государственного Комитета Обороны были арестованы и преданы суду Военного Трибунала за преступную бездеятельность бывший командующий Западным фронтом - генерал армии ПАВЛОВ Д.Г., бывший начальник штаба того же фронта - генерал-майор КЛИМОВСКИХ В.Е., бывший начальник связи того же фронта - генерал-майор ГРИГОРЬЕВ А.Т., бывший командующий 4 армией - генерал-майор КОРОБКОВ А.А.

Военная Коллегия Верховного суда СССР 22 июля 1941 года рассмотрела дело по обвинению ПАВЛОВА Д.Г., КЛИМОВСКИХ, В.Е., ГРИГОРЬЕВА, А.Т. и КОРОБКОВА, А.А.

Судебным следствием установлено, что:

а) бывший командующий Западным фронтом ПАВЛОВ Д.Г. и бывший начальник штаба того же фронта КЛИМОВСКИХ, В.Е. с начала военных действий немецко-германских войск против СССР проявили трусость, бездействие власти, отсутствие распорядительности, допустив развал управления войсками, сдачу оружия и складов противнику и самовольное оставление боевых позиций частями Западного фронта;

б) бывший начальник связи Западного фронта ГРИГОРЬЕВ, А.Т., имея возможность к установлению бесперебойной связи штаба фронта

4-osios armijos vadas A. Korobkovas ir SSRS gynybos liaudies komisaro nuosprendis. 1941 m.

Štai taip 1941 metų spalio 17-ąją pasitikinti savimi ir žvali 10 MAD raportavo apie savo laimėjimus. Vos prieš du mėnesius buvo pateikti visai kiti vertinimai. Iš dalies pažymoje „Dislokacijos ir sudėties pokyčiai Vakarų fronto KOP nuo 1941-06-22 iki 08-10“. Pokyčiai, įvykę 10 MAD, buvo aprašomi taip: *„Nuo 1941-06-24 pakriko, dalis skraidymo personalo nukreipta į Bobruiską ir daugiau nieko nežinoma. Aviacijos divizijos štabas vadinamas aviacijos divizijos štabu Nr. 10 ir dirba fronto KOP“*. [247] Tai buvo vasarą, o štai apie spalio vidurį divizija vėl iš naujo sutelkta ir išvesta į užnugarį performuoti, vadovaujančiam personalui *„už sėkmingą veiklą ir sumanų vadovavimą kovinei veiklai“* buvo pareikšta padėka.

Svarbiausia tuo metu visi jau žinojo, kad „audra praslinko“. Kuriems buvo lemta būti sušaudytiems – sušaudyti, likę gyvi gali nieko nebijodami raportuoti, kaip jie, „susiklosčius aplinkybėms“ praradę, visomis šio žodžio prasmėmis 85% kovos lėktuvų, „pačiu laiku apsaugojo nuo smūgio“ 95% skraidymo personalo.

O juk grublėta sušaudymo rūsio siena buvo taip arti! 10 MAD priklausė 4-osios armijos vado generolo majoro Korobkovo pavaldumui. Generolą kartu su Vakarų fronto štabo viršininku ir vadu suėmė bei 1941 metų liepos 22-ąją nuteisė sušaudyti. Tą pačią naktį nuosprendis įvykdytas.

Beje, 4-ojoje armijoje buvo mechanizuotasis korpusas, „sudegęs“ kovoje su rinktiniais H. Guderiano 2-osios tankų grupės daliniais. 14-osios mechanizuotosios kolonos vadą generolą majorą Oboriną taip pat suėmė ir 1941 m. rugpjūčio 13-ąją nuteisė sušaudyti. Nei ankstesni jo nuopelnai, nei nepaneigiamas faktas, kad buvo kiekybinė ir kokybinė priešo tankų persvara, nei tai, kad mechanizuotojo korpuso vadas buvo sužeistas mūšyje – į nieką nebuvo atsižvelgta. Sušaudė. 10 MAD vadas turėjo rimtą „galimybę“ patekti į tą patį sąrašą, tačiau likimas jo pasigailėjo.

Vokiečių 2-osios tankų grupės vadas H. Guderianas. Rytų frontas. 1941 m.

Blogesnis likimas laukė jam patikėtos divizijos. 10 MAD bazavosi Bresto, Kobrino, Pružanų rajone, t.y. tiksliai vermachto 2-osios tankų grupės pagrindinio smūgio ruože. Tam, kad galėtų patikimai apsaugoti H. Guderiano tankistus iš oro, vokiečių vadovybė sutelkė į vakarus nuo Bresto galingą liuftvafės grupuotę. Birželio 22-osios ryte ten buvo pati didžiausia, keturių aviacijos grupių naikintuvų eskadra JG-51, vadovaujama geriausio to meto liuftvafės aso V. Melderio. Dar viena, penktoji, naikintuvų grupė I/JG-53 kartu su 51-osios eskadrilės naikintuvais bazavosi Krževicos aerodrome. (žr. žemėlapį 461 p.) Visos penkios grupės buvo visiškai perginkluotos paskutiniosios modifikacijos „meseriu“ Bf-109, o jų tvarkingų buvo 156. 20–30 km nuo sienos išskleistos trys StG-77 pikiruojamųjų eskadrilės – tarp jų 87 tvarkingi Ju-87. Šiek tiek toliau, operatyvinės rikiuotės gilumoje buvo dvi daugiatikslių Me-110, iš viso tvarkingos 74 mašinos, grupės.

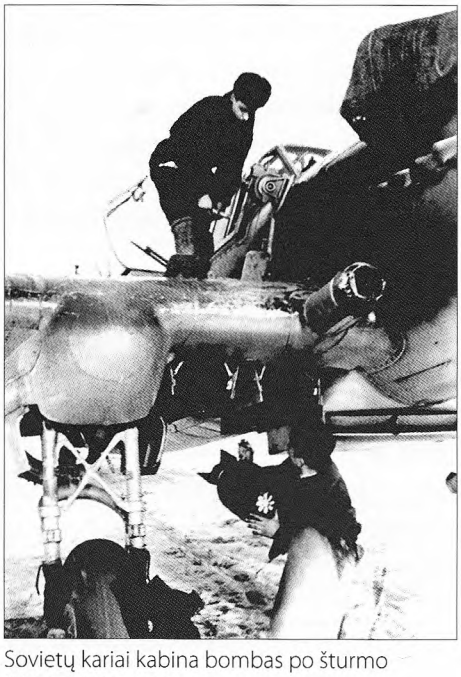
Kuo galėjo atremti juos 10 MAD? Divizijoje buvo keturi aviacijos pulkai: du naikintuvų – 33 NAP ir 123 NAP, vienas atakos lėktuvų – 74 ŠAP ir vienas bombonešių – 39 BAP. Buvo numatyta 1941 metų kovo–gegužės mėnesiais naikintuvų pulkus perginkluoti Jak-1. Pagal šį planą divizija turėjo gauti 126 tokius lėktuvus. Jie ateityje turėjo tapti masiškiausiu karo meto sovietų naikintuvų tipu. [243]

Tačiau planai nebuvo įgyvendinti ir karo pradžioje tik vienas 123 NAP spėjo gauti 20 „jakų“. Nauji lėktuvai į dalinį pateko vos prieš kelias dienas iki birželio 22-osios ir pirmiesiems oro mūšiams jų dar nespėta parengti. Yra duomenų, kad tuo metu jie dar buvo tik surenkami. [244]

Todėl 10 MAD lakūnams kovoti teko „pasenusio tipo" lėktuvais, be to, šie „tipai" labai įvairūs: 123 NAP buvo sukomplektuotas 1940 metų gamybos, puikios techninės būklės „Čaikomis" I-153 su pačiais galingiausiais varikliais M-63. Tuo metu 33 NAP baigė išnaudoti paskutinius prieštvaninių 5-ojo tipo, varianto su dviem šautuvo kalibro kulkosvaidžiais bei varikliu M-25 I-16, pagamintu 1936–1937 metais*, variklio išteklius. [245]

Divizijos atakos lėktuvų pulkas, kaip ir visi sovietų KOP šturmo pulkai, karo išvakarėse buvo ginkluoti biplanais I-15 ir I-153, tačiau, skirtingai negu daugelis kitų pulkų, sukomplektuotas pagal kadrų normas – 47 I-15bis bei 15 I-153, be to, 74 ŠAP buvo vienas iš pirmųjų tuo metu gavęs 8 atakos lėktuvus Il-2. [246] 39 BAP buvo „senas" kadrinis, patyręs Žiemos karo kovose prieš Suomiją bombonešių pulkas. Birželio 22-osios išvakarėse jis turėjo 5, pagal kitus šaltinius – 9, naujus pikiruojamuosius bombonešius Pe-2, tačiau pagrindinė ginkluotė buvo 43 veteranai SB. [246]

Charakteringa 10 MAD ypatybė buvo pernelyg išpūstas skraidymo personalas – naikintuvų ir atakos lėktuvų pulkuose buvo po 70 ir daugiau lakūnų. Kita divizijos ypatybė, nors tiksliau būtų pasakyti, vertybė, buvo labai aktyvus pagal Vakarų YKA KOP mastą skraidymo bei taktinis pilotų rengimas. Per 1941 metų žiemos laikotarpį iki gegužės 1-osios divizija skraidė 4091 valandą, vidutiniškai po 14 valandų kiekvienas „savarankiškai skraidantis koviniu lėktuvu" ekipažas, iš jų – 117 valandų nakties skraidymų.



Sovietų kariai kabina bombas po šturmo lėktuvo Il-2 sparnu.

Palyginkime: daug didesnį personalą turinčioje 9 MAD naktį buvo skraidyta tik 41 valanda. Divizija treniravosi šaudyti 875 kartus, t.y. daugiau nei 11 ir 9 MAD sudėjus kartu, o vienintelis 9 MAD bombonešių pulkas 241 kartą treniravosi mėtyti bombas – vos kiek mažiau nei 12 BAD. Jis bombas mėtė 285 kartus. [248] Birželį 39 BAP pradėjo rengti ekipažus naujiems pikiruojamiesiems bombonešiams. Nuo birželio 2-osios iki 15-osios jau turimais lėktuvais SB buvo atlikta 80 mokomųjų smingant 30–40 laipsnių kampu išskridimų. [249]

Suprantama, neverta pamiršti, kad pagrindinis vertinimo kriterijus – ne lyginimas su apygardos kaimynais. Kariauti buvo rengiamasi su priešu ir vidutiniškai penkios bombų mėtymo treniruotės bei trejos oro šaudymo pratybos vienam ekipažui vargu ar galėjo būti pakankamas pasirengimo lygis. Tokio lygio

* Sprendžiant iš pulko dokumentų, visai prieš pat prasidedant kovos veiksmams, jam buvo perduotos 6 „Čaikos" ir du nauji „MiG-1".

vargu ar užtektų susitikti su liuftvafės pilotais, kurie iki to laiko sukaupė didžiulę realių kovos veiksmų patirtį. Liko tik džiaugtis, kad dalis 10 MAD skraidymo ir dalis vadovaujančio personalo taip pat sugebėjo neblogai pakariauti Ispanijos, Kinijos ir Suomijos padangėje.

Sovietų šaulys šturmo lėktuve Il-2. Pirmųjų serijų lėktuvuose konstruktoriai įtvirtino kulkosvaidį stabilioje padėtyje. Patys lakūnai kartais konstruodavo kulkosvaidžio pasukimo įtaisą. Nuotraukoje viena iš tokių savarankiškų konstrukcijų.

10 MAD išskleidimo ruože aerodromų tinklas turėjo 21 aikštelę, 4 nuolatinius ir 17 operatyvinių aerodromų. 9-ąjį iš jų, laukiant naujų lėktuvų, reikėjo paplatinti. [250] 1941 m. gegužės 17-ąją 10 MAD aviacijos, taip pat kaip ir kitų Vakarų YKA KOP divizijų, pulkai buvo išvesti į lauko operatyvinius aerodromus: „33 NAP iš Pružanų į Kuplino, 74 ŠAP iš Pružanų į Malyje Zvody, 123 NAP iš Strigovo į Ogorodnikus, Imeninus. [251] 123 NAP Bresto ir Lyšicos aerodromuose *„pasaloje, norėdami perimti vokiečių lėktuvus, įskridusius į mūsų teritoriją, beveik pusantro mėnesio laikė vieną eskadrilę“.* [244] Prieš karą arčiausiai visų kitų vakarų apygardų aviacijos junginių naikintuvų pulkai 10 MAD naikintuvai pateko į 20–50 km pasienio ruožą, išskyrus vienintelę 9 MAD. Tik 39 BAP liko savo nuolatiniame Pinsko aerodrome – 150 km ryčiau Bresto.

Kaip jau buvo rašyta, 1941 metų birželio 20-ąją 10 MAD vadas gavo įsakymą iš Vakarų YKA KOP vado paskelbti kovinę parengtį, vadovybės personalui uždrausti atostogas, atostogaujančius atšaukti į dalinius. Sprendžiant iš ataskaitos „Dėl 33-iojo naikintuvų aviacijos pulko darbo 1941-06-22–1941-06-28 laikotarpiu“, ta šio įsakymo dalis, kurioje kalbama apie 33 NAP bei atšaukimą iš atostogų, buvo įvykdyta. Iš 291 personalo žmogaus *„negrįžo iš atostogų, komandiruočių ar buvo apygardos ligoninėse“* iš viso 23 žmonės, iš jų vienas lakūnas. [252] Be to, kaip memuaruose rašo pulkininkas Belovas, *„pulkų vadams buvo paskelbtas ir mano įsakymas: lėktuvus išskleisti už aerodromo ribų, personalo iš stovyklos dislokacijos neišleisti“.* [216]

Naktį iš birželio 21-osios į 22-ąją Kobrine niekas nemiegojo – nei 10 MAD, nei 4-osios armijos štabe. Po vidurnakčio Belovą pakvietė pas 4-osios armijos vadą generolą majorą Korobkovą. Pokalbį savo atsiminimuose Belovas aprašo taip:

„Generolas Korobkovas buvo vienas.

– Gautas įsakymas štabuose paskelbti visuotinę kovinę parengtį, – pasakė jis.

– Tokiu atveju aš pakelsiu diviziją paskelbęs aliarmą.

– Nepanikuokite, – sulaikė mane vadas. – Aš jau norėjau pakelti vieną diviziją, tačiau apygardos vadas uždraudė tai daryti.

– *Aš vadovauju būtent pasienio aviacijos divizijai ir nesiruošiu klausti leidimo. Turiu teisę, paskelbęs aliarmą, bet kokiu metu pakelti divizijos dalinius...*

Apie 2 valandą nakties perduodu įsakymą „Kovinis aliarmas". Jis perduodamas telefonu, dubliuojamas per radiją. Po keleto minučių iš trijų pulkų ***gaunu patvirtinimus apie gautą signalą ir jo vykdymą*** (paryškinta mano – M. S.).

Tai memuarai. 123 NAP dokumentuose randame tikslų gauto įsakymo vykdymą. *„1941-06-22 2.00 pulke, besibazuojančiame Strigovo, Imenino, Bresto ir Lyšicos aerodromuose, paskelbtas kovinis aliarmas. Nurodytas pradinis uždavinys – būti pasirengusiems kovos veiksmams".* [253] 33 NAP dokumentuose kovinio aliarmo paskelbimas aprašomas labai keistai: *„1941 m. birželio 22-ąją 3.10 Kuplino aerodrome paskelbtas kovinis aliarmas. Kovinis aliarmas buvo paskelbtas todėl, kad nežinomas lėktuvas įvykdė antskrydį prieš Kuplino aerodromą ir pradėjo šaudyti į naujai statomą Pružanų aerodromą ir į šiaurinį Pružanų miesto pakraštį."* [254]

Kokia „audronaša" lekiojo prieaušrio migloje virš Pružanų ir Kuplino, 4 km į šiaurės rytus nuo Pružanų aerodromo? Į šį klausimą neturiu atsakymo ir net jo neįsivaizduoju. Bet žemėje nuostolių nepatirta ir 33 NAP laiku pažadintas: *„2. 31 pulko lėktuvas, iš jų 25 I-16 ir 6 I-153 buvo parengtas kovos veiksmams ir išsklaidytas eskadrilėmis Kuplino aerodrome. Pulko personalas, prieš paskelbiant aliarmą, buvo stovykloje, o paskelbus – prie lėktuvų laukė signalo pakilti ir atremti priešo naikintuvus bei bombonešius".* [255]

Telefono ryšys su Malyje Zvody aerodromu, pasirodo, buvo sugadintas. Aerodromas buvo vos už 15 km nuo sienos, ir ten jau galėjo „padirbėti" vokiečių diversantai. Belovas į 74 ŠAP pasiuntė savo pavaduotoją: *„Kadangi nesame įsitikinę, kad 74-asis šturmo lėktuvų pulkas gavo kovinio aliarmo signalą, ten siunčiu pulkininką Bondarenką... Pulkininkas Bondarenka išskrido į 74-ąjį ŠAP lėktuvu Po-2* (sunku „nutraukti ryšį" su aviacijos divizija, kurios lėktuvai savaime yra puiki ryšio priemonė – M. S.) *3 valandą nakties ir atvykęs paskelbė kovinį aliarmą".* [256]

Sovietų daugiatikslis lėktuvas, naktinis lengvasis bombonešis Po-2. Maksimalus greitis 130–150 km/h, pakilimo aukštis – 3800 m, skrydžio atstumas – 430 km.

Taip įvairiai, tačiau visais atvejais dar iki pirmojo priešo aviacijos antskrydžio buvo paskelbtas kovinis aliarmas 10 MAD daliniuose. Divizijos prieškario bazavimosi rajone kovos veiksmai truko neilgai. Tai matyti ne tik iš pulko ir divizijos dokumentų, tačiau ir iš vokiečių naikintuvų eskadrilių ataskaitų. Jose pranešimai apie Bresto–Kobrino rajone numuštus sovietų naikintuvus apytiksliai baigiasi birželio 22-ąją 10–11 valandą ryto. Šias pirmąsias 6–7 valandas pulkai praleido dar įvairiau.

Ryškių **74 ŠAP** kovos veiksmų pėdsakų rasti nepavyko. 1941-06-22 14.45 10 MAD štabo „Kovinis pranešimas Nr. 1", parašytas juodu pieštuku languoto mokyklinio sąsiuvinio lapelyje, trumpai konstatuoja: *„74 ŠAP dislokuotas Malyje Zvody aerodrome, technika nuo šturmo lėktuvų bei bombonešių atakų atitraukta 100%. Skraidymo personalo nuostolių nėra, išvyko Pružanų link* (t.y. į nuolatinio bazavimo ir visos vadovybės šeimų gyvenamąją vietą – M. S). [255] Pokario memuaruose pulkininkas Belovas šį epizodą aprašė šiek tiek detaliau:

Sovietų kariai prie pašauto, avariniu būdu nusileidusio Bf-109F-2 netoli Kijevo. 1941 m.

„4 valandą 15 minučių. Prieš 74-ojo šturmo lėktuvų pulko aerodromą įvykdytas aviacijos antskrydis. PLG priemonių aerodrome visai nebuvo. 10 „meserščmitų" keletą minučių šaudė į lėktuvus. Visi penkiolika I-15 ir du Il-2 buvo sunaikinti. Lakūnai, esantys lėktuvuose, pakilti nespėjo. ***Likęs be lėktuvų*** (paryškinta mano – M. S.) *personalas paėmė dokumentus, vėliavą ir vadovaujamas štabo viršininko Miščenkos išvažiavo į rytus..."*

Pulkininkas Belovas mirė 1972 metais. Paklausti jį, ką reiškia *„visi penkiolika"*, jeigu jų iš viso buvo 62, jau neįmanoma.* Neliko tų, kas paaiškintų, kokiu būdu išliko *„lakūnai, buvę lėktuvuose"*, jeigu lėktuvai tuo metu buvo jau visiškai išvesti iš rikiuotės. „Visiškai" išvesti iš rikiuotės, taip, kad nei taisyti, nei evakuoti nebuvo ko. Iki šiol uždaryti karinės prokuratūros fondai, tad net nežinome, ar kas nors paklausė 10 MAD vadą, kodėl aerodrome vos 15 km nuo pasienio *„visai nebuvo PLG priemonių"*. Ar jų iš tikro nebuvo? Žinomas tik 10 MAD 1941 metų birželio 27-osios 3-iojo, kontržvalgybos, skyriaus įgaliotinio draugo Leonovo raportas, kuriame ta mintis išreikšta kiek kitaip: *„zenitiniai kulkosvaidžiai aerodromuose buvo nepanaudoti"*. [53]

74 ŠAP dingimo istorijoje pats keisčiausias dalykas yra 8 šarvuotų atakos lėktuvų Il-2 likimas. Iš jų „visi du" buvo tarsi sunaikinti kulkosvaidžių patrankų ugnies žemėje, o tai jau savaime nelabai panašu į tiesą. Reikalas tas, kad Il-2 tuo metu buvo laikomas visiškai slaptu Raudonosios armijos ginklu. V. Jemeljanenka savo atsiminimuose rašo, kad 1941 metų birželio viduryje jo 4 ŠAP perginkluotas lėktuvais Il-2. Iš pradžių lakūnai nagrinėjo hidraulines ir elektrines slaptojo „lėktuvo N" schemas, nors jiems neparodė net jo paveikslėlio! Kai iš Voronežo gamyklos Nr.18 „atvarė" keletą pirmųjų „ilų", tai „kariškiai su raudonais antsiuvais", t.y. NKVD darbuotojai, uždengė lėktuvus, užantspaudavo dėklų raiščius ir pastatė savo sargybą! [256]

* M. Timinas, pateikdamas nuorodą į CAMO archyvinę bylą f. 35, ap. 11285, b. 318, praneša, kad netrukus prieš prasidedant karui, 74 ŠAP perdavė 12 BAD 215 BAP 13 I-15bis, tačiau dėl įvairių instancijų kanalais pavėluotai perduotos informacijos daugumoje kitų dokumentų šis faktas nepaminėtas. Jeigu šis pranešimas atitinka tikrovę, tai „iš viso jų buvo" ne 62, o 49 – 34 I-15bis ir 15 I-153.

Keista, kad, palikus tokius lėktuvus priešui, „niekam neužkliuvo" divizijos bei pulko vadas. Beje, o kur buvo 74 ŠAP vadas, jeigu vėliavą ir dokumentus į rytus išvežė štabo viršininkas? Visa tai tiesiog nesuprantama. Dar sunkiau suderinti „Kovinio raporto Nr. 1" pareiškimą dėl šimtaprocentinio 74 ŠAP technikos sunaikinimo ir pateiktą archyvinėje pulko byloje bei pakartotą pokario memuaruose pranešimą, kad nuo birželio 22-osios iki 28-osios pulkas atliko 15 kovos išskridimų ir prarado 4 lakūnus... 272

33 NAP kovos veiksmai truko šešias valandas, nuo 4-os iki 10-os ryto. Sudarytame 1941 m. birželio 29-osios ir pasirašytame pulko štabo viršininko majoro Ševiakovo raporte „Dėl 33-iojo naikintuvų aviacijos pulko darbo 1941-06-22–1941-06-28". Šių valandų įvykiai išskaidyti į keturis epizodus:

„... a) Pulko padaliniai nuo 4.41 iki 5.20 atliko keletą išskridimų ir perėmė priešo lėktuvus Kuplino, Bresto, Kobrino rajonuose" (lyginant šiuos užrašus su kitais liudijimais, galima spėti, kad būtent šių skrydžių metu eskadrilės vadas vyresnysis leitenantas Niuninas Bresto rajone numušė vieną priešo lėktuvą žvalgą – M. S.).

b) Tarp 5.55 ir 6.55 pulkas, sudarytas iš vienos eskadrilės, išskrido pasitikti 18 lėktuvų He-111 ir juos lydinčių 3 lėktuvų Me-109, skrendančių nuo Kobrino pusės Pružanų link. Turinčiam jėgų persvarą ore priešui pavyko numesti bombas ant Kuplino aerodromo pietryčių pakraščio bei šiaurinės Pružanų dalies ir pasitraukti Bresto kryptimi. Pataikius bomboms, žemėje sudegė: 1 MiG-1, 1 I-16, 1 UTI-1, 1 Ut-1, iš rikiuotės išvesti 1 MiG-1 ir 1 U-2 (t.y. faktiškai pulkas prarado vieną vienintelį kovinį lėktuvą, „migai" šiame pulke nebuvo įvaldyti ir praktiškai birželio 22-ąją ryte jokios vertės neturėjo – M. S). *Žuvo 7 žmonės, tarp jų 1 lakūnas, sužeisti 6 žmonės, tarp jų 1 lakūnas. Iš oro mūšio negrįžo leitenanto Gudimovo pilotuojamas lėktuvas I-153* (toliau raporte sakoma, kad Gudimovas šiame mūšyje numušė du Heinkel-111; Belovo ir kituose pokario memuaruose rašoma, kad Gudimovas taranavo priešą ore ir žuvo – M. S.). *Po oro mūšio su bombonešiais,pulkas nutūpė savame aerodrome ir rengėsi koviniam išskridmui.*

c) 1941-06 -22 8 valandą 50 minučių netikėtai virš aerodromo skutamuoju skridimu pasirodė 18 lėktuvų Me-109. Lėktuvams pakilti nepavyko, nes „ankstyvojo įspėjimo bei ryšių pranešimo postai" mums nieko nepranešė. Antskrydžio metu šturmas truko apie 40 minučių (skaičius absoliučiai nerealus dėl lėktuvo kuro atsargų, taip pat dėl „meseršmito" turimo šaudmenų komplekto – M. S.), *žemėje padegta ir sudegė: 10 I-16, 2 I-153, sugadinta 11 I-16, 3 I-153. Žmonių nuostolių nebuvo. Liko nesugadinti: 3 I-16, 1 U-2, 1 Ut-1.*

d) 10.00 Kobrino, Strigovo rajone pasirodžius bombonešiams He-111, į orą buvo pakelta I-16 grandis, kuri kovėsi oro mūšyje. Po mūšio į savo aerodromą negrįžo vyresniojo leitenanto Lysenkos pilotuojamas vienas I-16, du lėktuvai I-16 buvo išvesti iš rikiuotės. Priešo bombonešiai pasitraukė Baranovičių kryptimi...*

Kadangi technika buvo sunaikinta, norint išsaugoti personalą ir kovinius pulko ekipažus, 1941-06-22 21.00 visas skraidymo bei techninis personalas buvo susodintas į automobilius ir išsiųstas į Pinską, čia iš jų pirmieji atvažavo 1941-06-23 12.14. 254

* Laikotarpiu tarp 9.23–9.30 Berlyno laiku naikintuvų eskadros JG-51 4-oji eskadrilė pareiškė apie 2 numuštus I-16; dar vienas I-16 numuštas (pareikšta) 9.45 Berlyno laiku JG-53 eskadros 1-oje eskadrilėje.

Sovietų naikintuvas I-16.

Kaip matyti, pirmųjų karo valandų 33 NAP kovinių veiksmų istorija labai panaši į anksčiau aprašytą 9 MAD 124 NAP sutriuškinimo istoriją. Pulkas ne tik nebuvo „taikiai snaudžiantis", bet suspėjo atlikti keletą grupinių išskridimų, perėmė vokiečių lėktuvus pasienio ruože. Pirmasis priešo aviacijos antskrydis prieš 33 NAP aerodromą įvyko tik po dviejų valandų nuo faktiškos kovos veiksmų pradžios. Puiki iliustracija, parodanti, kad varganų liuftvafės pajėgų neužteko net vienu metu smogti sovietų KOP aerodromams pasienyje.

Kaip ir kitais atvejais, vokiečių naikintuvai vykdyti užduoties skrido dengiami minimalaus naikintuvų skaičiaus. *„Esant priešo jėgų persvarai ore, bombonešiams pavyko numesti bombas į pietrytinį aerodromo pakraštį"*, – rašo 33 NAP štabo viršininkas. Žvelgiant iš šių dienų turimos informacijos apie birželio 22-osios įvykius, būtų tikslinga pabrėžti, kad vos sovietų naikintuvai pasipriešino, vokiečiai paskubėjo numesti bombas į aerodromo pakraštį ir nieko daugiau nepasiekę *„nuskrido Bresto kryptimi"*. Reikėtų pažymėti, kad dar karštais pėdsakais sudarytame birželio 22-osios 14.45 10 MAD „Koviniame pranešime Nr. 1" bombonešių buvo tik 15, o apie naikintuvų eskortą iš viso nieko nesakoma. [257]

33 NAP sutriuškintas trimis valandomis vėliau ir tik todėl, kad vokiečių naikintuvų atakos metu jiems niekas nepasipriešino. Stebina tai, jog „Koviniame pranešime Nr. 1" nurodomas „meserščmitų" skaičius – tik 9, o pasidaugino jie vėliau, birželio 29-osios pulko štabo raporte. Laisvą, netrukdomą kovos lėktuvų sušaudymą galime vertinti įvairiai, tačiau neginčytina, kad 5-ojo tipo I-16 stoti į mūšį su blokuojančiais aerodromą naujausiais „meseriais" buvo tolygu didvyriškam poelgiui arba savižudybei.

Kad ir kaip būtų, bet Kuplino aerodrome negrįžtamai sunaikinta tik 13 lėktuvų – 11 I-16 ir 2 I-153, o 14 sugadintų teoriškai buvo įmanoma sutaisyti. Šiuo atveju aplinkybės iš tikro privertė palikti aerodromą, nes prie jo artėjo vokiečių tankų kolonos!

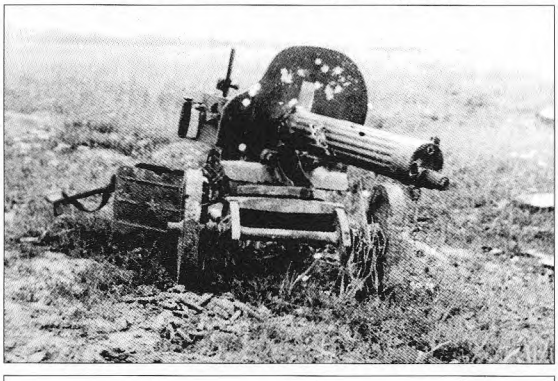
Išvykdamas iš savo aerodromo 33 NAP paliko didžiulę netvarką. Turėdamas pakankamai laiko, nuo 10 ryto iki 9 vakaro, jeigu pranešimas, kad perbazavimas į Pinską prasidėjo tik birželio 22-ąją vėlai vakare atitinka tikrovę, bei nemažai automobilių, *„visas skraidymo bei techninis personalas buvo susodintas į mašinas"*, ištuštėjusiame aerodrome pulkas paliko kalną karo metu ypač deficitinio turto. 33 NAP štabo viršininko pulkininko Ševiakovo raporte, sudarytame ne anksčiau kaip liepos 6-ąją, skaitome:

„... 4. Mokymo priemonės paliktos mokymų stovykloje Kuplino aerodrome, taip pat ir Pružanų mieste bazavimosi vietose.

5. Vietoje paliktos atsarginės dalys ir įranga lėktuvams – kilnojamosios kopėtėlės, kaladėlės (neįskaitomas žodis – M. S.), *sandėliukuose detalės einamajam remontui.*

6. Palikta ginkluotė: vienas mokomasis kulkosvaidis BS, 500 ŠKAS šovinių, didelio kalibro kulkosvaidis „Maksim" bei ***46 foto- ir kino kulkosvaidžiai*** *(!), kurių dalis sunaikinta bombardavimo metu, o kita dalis palikta.*

7. 197 ATB (aerodromo tarnybos bataliono) vadui bataliono komisarui Karpuchinui atsitraukiant, RA daliniams buvo įsakyta sunaikinti arba susprogdinti visą štabo turtą, sandėlius, benzino ir bombų saugyklas". 258



Viršuje: Paliktas mūšio lauke kulkosvaidis „Maksim".
Apačioje: Vokiečių surinkti palikti besitraukiant sovietų ginklai. 1941 m.

Nesuprantama, kodėl majoras Ševiakovas nusprendė, kad bataliono komisaras Karpuchinas Kuplino aerodrome turi užtrukti nors minutę ilgiau nei pats majoras. Ypač keistas būdas, kuriuo 33 NAP štabas nusprendė sutvarkyti savo slaptuosius dokumentus: *„1941 metų slaptąją dokumentaciją – asmens bylas, personalo sąrašus, antspaudus ir štampus, esančius Kuplino aerodromo mokymo stovykloje 1941-06-22, pagal parašą perduoti Pružanų rajono kariniam komisariatui"*. 258

Reikia padėkoti 10 MAD 3-iojo skyriaus įgaliotiniui, draugui Leonovui, nes būtent jis tokią įvykių eigą ir numatė: *„Priešui puolant aviacijos garnizoną, 123-iojo ir 33-iojo NAP atsargos, ko gera, nebus sunaikintos, nes evakuacijai visiškai nepasirengta, bus bėgama bet kaip, todėl šių garnizonų pagrindinis dėmesys bus sutelktas gelbėti šeimoms..."* 53

Suprantama, Pružanų karinio komisariato pėdsakai dingo. Vokiečių tankai į miestą įriedėjo birželio 23-iąją vakare. Kartu su kariniu komisariatu dingo ir asmeninės lakūnų bylos. Ir štai jau 1941 metų rugsėjo 28-ąją naujasis 33 NAP štabo viršininkas papulkininkis Borkus rašo depešą Raudonosios armijos KOP vyriausiosios valdybos kadrų skyriaus viršininkui: *„Išvykstant iš Pružanų, Vakarų Baltarusijoje Pružanų rajono kariniam komisariatui pagal parašą buvo perduotos pulko personalo asmeninės bylos, taip pat visi slapti dokumentai, kurie šuo metu mums labai reikalingi...“* [259]

Baigdami liūdną 33 NAP sutriuškinimo istoriją, paminėsime vieną kuriozą iš naujausios istorijos. Straipsnyje, skirtame eskadrilei JG-51 ir jo vadui, garsiam vokiečių asui V. Meldersui, Dmitrijus Chazanovas rašo:

„Pružanų rajone esančiam 33 NAP buvo smogta keturis kartus: 06.17, 21.20, paskui 21.31 ir 21.38. Iš viso apie 120 vokiečių bombonešių ir naikintuvų atakavo sovietų aerodromą. Būtent trys paskutiniai antskrydžiai padarė didžiausią žalą. Leidžiantis saulei, pasirodė vyresniojo leitenanto E. Hohageno vadovaujamas 4/JG51 Bf-109F devynetas, jis blokavo aviacijos bazę bei tuo pačiu metu atakavo stovėjimo aikšteles, o paskui nedideliais tarpais priartėjo dar dvi „meserių“ grupės. Grįžę vokiečių lakūnai raportavo apie žemėje sunaikintus 17 sovietų lėktuvų“. [260]

Jeigu perrašinėdamas iš nenurodyto vokiečių šaltinio ponas Chazanovas šįkart nesuklydo ir nesupainiojo 9-tos vakaro su 9-ta ryto, tai priešais mus akivaizdus pavyzdys, kaip bendromis jėgomis „rytai“ ir „vakarai“ palaiko mitą apie „triuškinamą smūgį sovietų aerodromams“. Tikrovėje 22.20 pagal „sovietinį“ vietos laiką Kuplino aerodrome jau seniai nebuvo nei tvarkingų lėktuvų, nei lakūnų ir vokiečiai be jokio tikslo išnaudojo pusę aviacinio benzino cisternos vien tam, kad Melderio asai galėtų raportuoti apie vėl „žemėje sunaikintus sovietų lėktuvus“...

Iš **123 NAP** vokiečiai sulaukė tikro atkirčio ir turėjo pajusti aiškius jo padarinius. Šis palyginti jaunas pulkas, suformuotas 1940 m. kovą, dar prieš karą tapo vienu iš geriausių pagal kovinę parengtį pulku Vakarų YKA KOP. 1941 metų gegužės 15-ąją apygardos KOP vadas generolas majoras I. Kopecas* raporte aukštai įvertino pulko vadą majorą B. Suriną. Prieš prasidedant kovos veiksmams, 123 NAP lakūnai buvo skraidę 7600 valandų, pulke parengta 30 „naktinių“ lakūnų, tai pakankamai aukštas to aviacijos laikotarpio rodiklis. Iš 87 pulko lakūnų tik 10 žmonių tarnavo pirmuosius metus, 47 – antruosius, o 30 – trečiuosius. [261] Baigiantis birželio 22-ajai, pulkas organizuotai buvo pakeltas pagal kovinio aliarmo signalą ir sulig pirmaisiais aušros spinduliais stojo į oro mūšį.

* Deja, aš negaliu patvirtinti šio pranešimo tikslia citata, nes su archyvine byla f. 117, ap. 12915, b. 352 susipažinau tuo pačiu metu, kai CAMO vadovybė pradėjo kovą su plintančiais „gėdingais duomenimis“; todėl padaryti kopiją to puslapio, kuriame buvo aukštai įvertintas Boriso Nikolajevičiaus Surino skraidymo ir vadovavimo menas, man nepavyko.

Iš pirmo žvilgsnio, ypač jeigu patikėtume nuomonėmis, susiformavusiomis vien žaidžiant kompiuterines „skraidykles–šaudykles“ ir plepalais atitinkamuose interneto forumuose, mūšis tarp neginčijamai pasenusio biplano I-153 ir naujausio F serijos „meserio“ buvo neįmanomas iš principo. Matyt, panašios nuomonės birželio 22-ąją buvo ir vokiečių lakūnai, kuriems archaiška „Čaikos“ išvaizda iš anksto leido mėgautis lengvu grobiu ir jie buvo pasirengę pulti į ataką, kartu išspręsdami pačią didžiausią „Čaikos“ problemą. Vengiančio mūšio vokiečių naikintuvo ji pasivyti negalėjo, nes jų maksimalaus greičio skirtumas siekė apie 160 km/h.

Štai kaip sulaukęs karo pabaigos ir užsitarnavęs Riterio kryžiaus ordiną, karo pradžioje Rytų fronte JG-53 eskadrilės štabo grandies lakūnas F. Šysas (*Schiess*) prisimena oro mūšį Kobrino rajone su 123 NAP „čaikomis“: *„Mes susitikome su 20 naikintuvų „Kertis“ grupe (liuftvafėje vartotas Polikarpovo biplano pavadinimas), kurių lakūnai puikiai žinojo, ką reikia daryti. Jie mėgino mums „užeiti“ iš uodegos pusės, užimti naudingą padėtį ir atidengti ugnį. Rusai greit apsisukdavo 180 laipsnių ir atlėkdavo mums priešais. Tokiame mūšyje pergalę galėjo pasiekti tik tikras laimės kūdikis...“*

Nesiginčysime: „tokių laimės kūdikių, t.y. nuostabiai parengtų lakūnų su didžiule karo ore patirtimi liuftvafės 2-ojo aviacijos korpuso naikintuvų grupėse buvo nemažai. Abiem JG-51 ir JG-53 eskadrilėms teko praeiti nuožmią oro mūšių mokyklą virš Prancūzijos ir Britanijos salų. Tas, kuris po to išgyveno iki 1941 metų birželio 22-osios, savo darbą žinojo puikiai. Berlyno laiku nuo 3.47 iki 10.10 vokiečių lakūnai pranešė apie 15 numuštų „čaikų“ Bresto, Kobrino rajonuose. [262] Šis skaičius perdėtas, tačiau palyginti labai kukliai.

10 MAD štabo pranešimuose po birželio 22-osios pusiaudienio kalbama apie 4 numuštus ir 5 dingusius be žinios 123 NAP lakūnus. [265] Pulko kovos veiksmų žurnale, parašytame tikriausiai atgaline data, skaitome: *„Iki 13.00 oro mūšiuose sunaikinta 30 priešo lėktuvų. Savųjų nuostoliai – 9 numušti ir 18 sugadintų lėktuvų. Paskutinieji buvo*

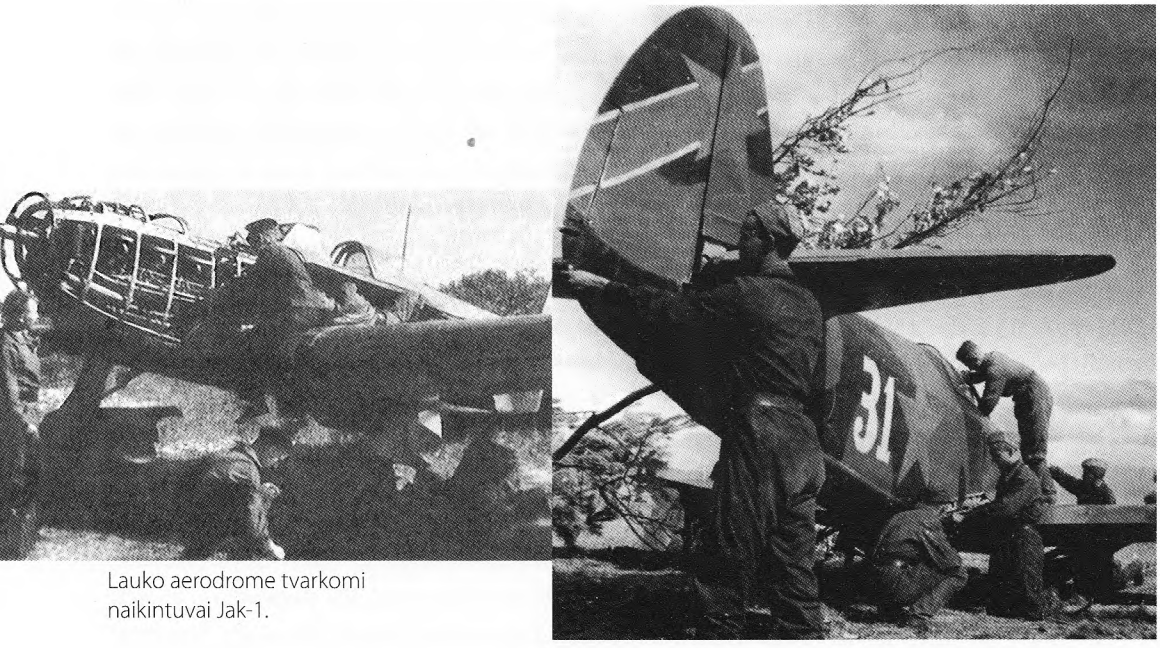
Vokiečių eskadrilės JG-53 skraidymo personalas ir eskadrilių emblemos.

pradėti nedelsiant remontuoti“. [268] Ne visai suprantama, ar šis skaičius pateikiamas tada, kai kalbama apie lėktuvus, sugadintus oro mūšių metu, ar į rezultatus jau įtraukiami lėktuvai, priešo sugadinti bombarduojant pulko aerodromus. Sudarytoje ne anksčiau kaip 1942 m. sausio 25-ąją „Trumpoje 123 NAP kovos istorijoje“ paminėti sugadinti 18 lėktuvų dingsta, tačiau visi kiti skaičiai lieka nepakeisti: *„Per pirmąją karo dieną pulko lakūnai numušė 30 fašistų lėktuvų, praradę 9 savuosius lėktuvus*“. [269]

123 NAP lakūnų pergalių nurodytas skaičius taip pat padidintas daug daugiau nei vokiečių lakūnų. Psichologiškai tai įmanoma suprasti, be to, realūs priešo nuostoliai taip pat buvo ne tokie jau maži. JG-51 eskadrilės naikintuvai po priešo veiksmų negrįžtamai (pažeista 60 ir daugiau procentų) prarado 5 „meserš̌mitus“, dar 4 buvo įvairiai sugadinti. Išskyrus vieną nedaug – 10% apgadintą „meserį“ Belsko rajone, kaip spėjama, kovoje su 9 MAD 126 NAP naikintuvais, visi kiti nuostoliai patirti Bresto rajone. Didžiausiu jų „kaltininku“ tikriausiai tapo 123 NAP.

Beje, tai tik 123 NAP lakūnų realių pergalių sąrašo pradžia. Du pikiruojamieji „Junkers“ Ju-87 šimtu procentų garantuotai numušti Bresto, Kobrino rajone. Pinsko rajone, kur po pusiaudienio persibazavo 123 NAP likučiai (apie tai papasakosiu šiek tiek vėliau), taip pat garantuotai šimtu procentų numuštas vienas Me-110. Ten pat, ore virš Pinsko, apšaudytas aviacijos grupės vado I/KG-3 „Junkers“ Ju-88. Majoras Heincė ir dar vienas ekipažo narys buvo sužeisti, tačiau lėktuvas pasiekė vokiečių kontroliuojamą teritoriją ir priverstinai nutūpė. Be šių nuostolių, didelė tikimybė, kad dėl 123 NAP veiksmų vokiečių aviacijos daliniai, kovoję 1941 metų birželio 22-ąją pietiniame „Balstogės kyšulio“ sparne, negrįžtamai prarado du eskadrilės KG-3 „junkersus“. Dar keturi šios eskadrilės bombonešiai ir vienas „Heinkelis“ He-111 iš KG-53 eskadrilės buvo įvairiai sugadinti.

Raudonarmietis saugo priverstinai nusileidusį vokiečių bombonešį Me-110.



Lauko aerodrome tvarkomi naikintuvai Jak-1.

Jeigu atsižvelgsime į tai, kad 33 NAP naikintuvai net pagal jų pačių raportus pretendavo tik į tris numuštus „heinkelius“, galima spėti: jeigu ne 30, tai 10–12 priešo lėktuvų realiai numušė arba sugadino 123 NAP lakūnai. Atsižvelgus į tai, su kokiais lėktuvais ir su kokiu priešu jiems teko stoti į mūšį, šis skaičius yra tiesiog stulbinantis. Už tokią sėkmę teko brangiai sumokėti. 123 NAP vadui majorui Šurinui pirmoji karo diena tapo paskutine. Jis kovojo keturiuose oro mūšiuose, penktajame skrydyje buvo sunkiai sužeistas ir žuvo, mėgindamas nusileisti Imenino aerodrome.

Prasidėjus kovos veiksmams, 123 NAP turėjo 58 I-153 ir 20 Jak-1, kurie buvo dar tik „surenkami“. [261] Keista, kad net tokiame puikiame pulke paprasčiausi aritmetikos veiksmai jau pradeda nebegalioti. *„Surenkami 20 Jak-1 ir 18 I-153, esantys po oro mūšio, 1941-06-22 buvo sudeginti šturmuojant Imenino aerodromą“.* [265] Pervertus tris to paties dokumento „Trumpa 123 NAP kovos veiksmų istorija“ puslapius, skelbiama, kad *„pirmosios karo dienos pabaigoje technikų dalies jėgomis buvo suremontuota 10 lėktuvų“.* [266] Tai kas iš tikro atsitiko 18-ai sugadintų „čaikų“? Gal priešas, šturmuodamas aerodromą, jas sunaikino, o gal atsitraukdami sudegino arba iš tikro suremontavo? Paprasčiausiai manysime, kad visi 18 lėktuvų buvo negrįžtamai prarasti. Kaip jau sakyta, 9 naikintuvai numušti oro mūšyje. Aritmetinis likutis – 31 lėktuvas I-153.

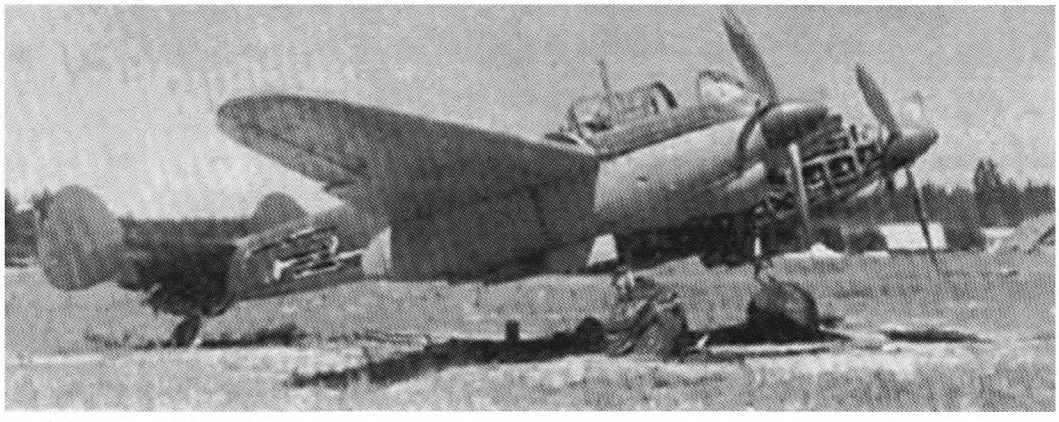
„13.00 gautas 10 MAD įsakymas dėl pulko perbazavimo į Pinską“. [263] Į Pinsko, pagal kitus pranešimus, Žabčicų aerodromą, esantį 10 km į šiaurės vakarus nuo Pinsko, perskrido ne daugiau kaip18 pulko „čaikų“. Dar dėl 13-os I-153 naikintuvų aiškaus atsaky-

mo nėra: *„Prieš 123 NAP Imenino aerodromą įvykdyti penki antskrydžiai. Nuo **13.55 iki 14.42*** (čia ir toliau paryškinta mano – M. S.) *pagrindinį smūgį nenutrūkstamų atakų metu smogė devyni lėktuvai He-111 ir dvylika Me-110. Nuo smūgio išgelbėta 18 lėktuvų, **prieš antskrydį jie perskrido į Pinską.** Žemėje nesunaikinti liko aštuoni Jak-1“.* [235] Būtina pažymėti ir tai, kad visose suvestinėse bei koviniuose pranešimuose pateikiami tik įvykiai Imenino aerodrome, o juk dar buvo Strigovo ir Ogorodnikų aerodromai ir dar dvi aikštelės prie Bresto ir Lyščicos.

Pavadinti 123 NAP persibazavimą „skubotu“ tikrai negalime – birželio 22-ąją vokiečiai jau buvo vos už keleto kilometrų nuo Strigovo ir Kobrino. Tačiau, nors ir kaip būtų gaila, „organizuotu“ šio perbazavimo taip pat negalime įvardyti.

4-osios armijos štabo viršininkas generolas pulkininkas L. Sandalovas išvengė savo vado lemties.

„Birželio 22-osios antroje dienos pusėje į Pinsko aerodromą persibazavo apie vieną naikintuvų eskadrilę iš 33-iojo ir 123-iojo aviacijos pulkų. 10-osios mišriosios divizijos vadas, tuo metu neturėjęs techninio ryšio su Pinsku, kartu su savo štabu išvyko į Pinską. Vėliau armijos štabas su aviacijos divizijos štabu ryšio neturėjo. Šios divizijos likučiai bendrų veiksmų su armijos kariuomene daugiau nevykdė,“ – savo monografijoje apie 4-osios armijos veiksmus, išleistoje 1961 metais su grifu „slaptai“, rašo karo pradžioje buvęs 4-osios armijos štabo viršininkas generolas pulkininkas Sandalovas. [267] Tiesa, toliau jis nurodo, kad divizijos perbazavimas buvo sankcionuotas iš aukščiau: *„10-osios mišriosios aviacijos divizijos vadas su štabu bei aviacijos pulkų likučiais, fronto štabui leidus, birželio 22-ąją persikėlė į Pinską“.*



Paliktas lėktuvas Pe-2. 1941 m.

Archyvo byloje „10 MAD koviniai įsakymai ir štabo pranešimai" prie 7-ojo lapo prisegtas pilkas telegrafo blankas, kuriame juodu pieštuku sunkiai įskaitomu raštu parašyta: „... *surinkau likusį skraidymo personalą miško pievelėje per vieną kilometrą į pietryčius nuo Žabčicų ir sėdim miške. Žabčicų aerodrome 123 NAP 10 SB ir 2 „čaikos". Viskas. Degalų ir bombų yra, tačiau nėra lėktuvų*". [268] Kas kam raportuoja, neaišku. 10 puslapio jau daug ryškesnis turinys, užrašytas rašalu, ryžtingu, tvarkingu dailyraščiu:

> *„1941-06-23 Vakarų YKA KOP vadui*
> *10 štabas evakavosi neaišku kur. Sėdžiu Pinske, vadovauju rinktinei naikintuvų grupei* (dar vienas netiesioginis patvirtinimas, kad ne visi 33 NAP lėktuvai, o galbūt ir 74 ŠAP buvo sunaikinti – M. S.). *Surinas žuvo. Vakar, 1941-06-22, kovojome aštuoniuose oro mūšiuose, numušėme 7 bombonešius, 3 Me-109 ir vieną žvalgą. Aš pats dalyvavau mūšyje virš Pinsko, numušiau du, pats nesužeistas. Šiandien grupė atliko 3 kovinius išskridimus, laukiu nurodymų, ką daryti toliau.*
> *Už 123 NAP vadą kapitonas Savčenka*" [269]

Jeigu tikėsime 123 NAP kovos veiksmų žurnalu, pulkas, tiksliau, kas iš jo liko, birželio 23-iąją „*atliko keletą dešimčių kovinių išskridimų dengti Pinsko. Atremiant priešo antskrydį, virš aerodromo numušti trys bombonešiai „Junkers" Ju-88, du iš jų sunaikino kapitonas Savčenka,* vieną – *vyresnysis politinis vadovas Sirotinas*". [263] Dabar persibazavimo tempas staigiai išauga. „*Dienos* (birželio 23-iosios) *pabaigoje pulkas gavo įsakymą persibazuoti į Bobruiską, tai ir buvo padaryta tą pačią dieną*". Bobruiskas, o tai jau 360 km į rytus nuo Bresto.

Birželio 25-ąją 123 NAP naikintuvai dar kariauja. 13-osios bombonešių divizijos štabo „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 4" skaitome: „ *9 perduoti I-153 toliau dengė aerodromą ir Bobruisko miestą, oro mūšiuose numuštas 1 Ju-88*". [270]

Tuo metu, dar birželio 24-ąją, 10 MAD štabas persikėlė į Gomelį, t.y. į gilų užnugarį (žr. žemėlapį). Birželio 26-ąją į Ziabrovkos aerodromą, 15 km į pietryčius nuo Gomelio, perskrido ir 123 NAP. Tos pačios dienos vakare 52 pulko lakūnai ir 28 techninio personalo žmonės traukiniu išvyko į Moniną, prie Maskvos. [271] Vėliau pulkas kovojo Maskvos padangėje, dengė iš oro ledinį „gyvybės kelią" prie Leningrado, tapo 27-uoju gvardijos ir vienu geriausių sovietų KOP naikintuvų pulkų.

* Po keleto dienų kapitonas Savčenka žuvo šturmuodamas vokiečių mechanizuotąją koloną Bobruisko rajone.

Paliktas aerodrome naikintuvas MiG-3. 1941 m.

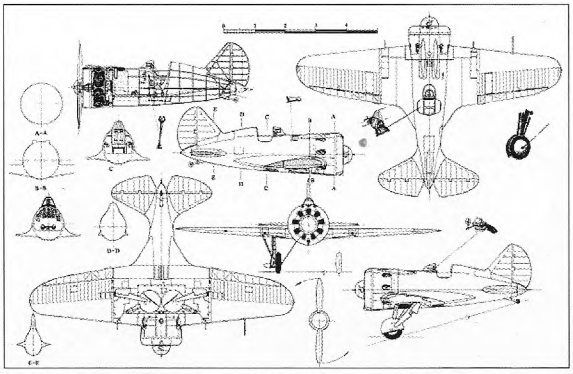
3.5. PADANGĖJE VIRŠ GARDINO

13-oji armija ir jai perduota 11 MAD pagal prieškario sovietų vadovybės planus turėjo tapti pasyviu fronto ruožu.

„Atkaklia gynyba apsaugoti Gardiną bei Balstogės ir Volkovysko" ruožus – štai ir visos užduotys, kurios buvo iškeltos dešiniajam, šiauriniam, Vakarų fronto sparnui. Karas prasidėjo pagal vokiečių vadovybės planus, bet ir šiuose planuose Gardino–Lydos ruožas nebuvo svarbiausias, 3-ioji H. Hoto tankų grupė smogė šiauriau nuo Suvalkų Vilniaus kryptimi, t.y. kairiajame kaimyninio Šiaurės vakarų fronto ruože. Ir vis dėlto Gardino padangėje vyko įnirtingi mūšiai, o 11-osios aviacijos divizijos 127 NAP buvo lemta patirti pačius didžiausius **kovinius** nuostolius bei priešui padaryti didžiausią žalą.

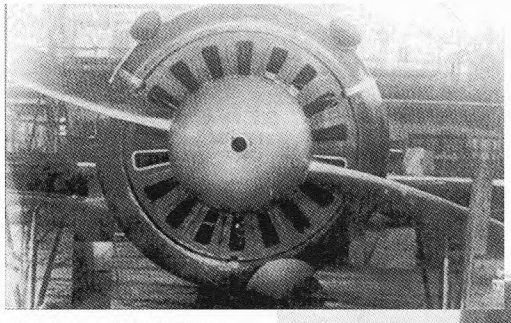
11 MAD turėjo tik tris aviacijos pulkus: du naikintuvų – 122 NAP ir 127 NAP bei vieną bombonešių 16 BAP. Bombonešių pulkas buvo „pasenęs", kaip ir dauguma kitų jo „bendraamžių", kurie dalyvavo kare su Suomija. 17 pulko ekipažų buvo parengti skraidyti naktį – tikrai aukštas to meto rodiklis. [275] 16 BAP persiginklavo naujausiais to meto pikiruojamaisiais bombonešiais Pe-2. Iki karo jų buvo gauta 37 , ir jais jau savarankiškai skraidė 39 ekipažai, be to, pulke dar buvo likę 23 SB. [276] Jeigu šie skaičiai atitiko tikrovę, tai 16 BAP buvo pirmojoje vietoje tarp visų Raudonosios armijos KOP bombonešių pulkų pagal Pe-2, gautų iki karo, skaičių.*

* Bobruisko aerodrome birželio 22-ąją ryte buvo 21 Pe-2, skirti 16 BAP. M. Timino nuomone, jie formaliai jau buvo įtraukti į 16 BAP, faktiškai pulke buvo ne 37, o tik 16 „peškų".



Sovietų naikintuvo I-16 brėžiniai.

Kaip matyti net iš numerių, naikintuvų pulkai buvo „jauni", suformuoti tik 1940 metais. Norinčių gauti „naujo tipo" naikintuvų eilėje jie buvo ne patys pirmieji – 122 NAP perginklavimas LaGG-3 turėjo įvykti tik 1941 m. ketvirtą ketvirtį. Paradoksalu, tačiau būtent tai ir tapo pranašumu, karo veiksmų pradžioje 11 MAD naikintojai skraidė paskutinių modifikacijų, galingais varikliais M-62 ir M-63, puikios būklės „išakais" ir „čaikomis". [275] Didelė dalis 122 NAP 27 ir 28 tipo I-16 „išakai" buvo ginkluoti patrankomis. [274]



„Bukanosio" 5-ojo tipo naikintuvo I-16 variklis.

Naikintuvas I-153 su reaktyviniais greitintuvais.

Divizijos ekipažų pasirengimas skraidyti per 1941 metų pirmuosius keturis mėnesius buvo gan vidutiniškas (visomis šio žodžio prasmėmis). Apytiksliai vienas tūkstantis skraidymo valandų pulkui, t.y. 18 valandų ekipažui. Tačiau vienu aspektu 11 MAD naikintuvų pulkai labai skyrėsi – buvo šiek tiek geresni. Jeigu tikėsime, be šio „jeigu" aptarinėti 1941 metų dokumentus tampa vis sunkiau, gegužės 15-osios Vakarų YKA KOP štabo raportu, 11 MAD mokomuosiuose mūšiuose praleido daugiau valandų [327] nei bendrai 9-oje ir 10-oje divizijose, atitinkamai 68 ir 205. [211] Jeigu tikėsime karo pradžioje leitenanto, 122 NAP lakūno, nuo 1943 m. rudens 156 NAP vado, o savo karinės karjeros pabaigoje generolo leitenanto, N. Žukovskio VVIA taktikos katedros viršininko, Sovietų Sąjungos didvyrio S. Dolgušino atsiminimais, išskridimams rengtasi labai

intensyviai: *„Išskridimai keturis kartus per savaitę. Dvi dienas skraidom, poilsio diena ir vėl dvi dienas skraidom... Šią dieną aš 16 kartų tūpiau ir labai gerai įvaldžiau savo mašiną... Karą pradėjau išskraidęs 240 valandų vien tik per 1940–1941 metus“*. [274]

Yra ir kitas 11 MAD padėties vertinimas. Dokumente, sudarytame keistu pavadinimu „Vakarų YKA KOP 1940–1941 metų žinyno medžiaga“, kuris pasirašytas 1941 m. gegužės 15-ąją apygardos KOP vado generolo majoro Kopeco ir brigados komisaro vado pavaduotojo Listrovo, skaitome: *„Per 4 mėnesius 11 MAD užregistruoti 68 girtavimo atvejai, 14 kartų savavališkai pakeltas dalinys ir 1 dezertyravimo atvejis... Labai daug skraidymų įvykių ir amoralių poelgių tenka 122 NAP ir 285-ajai aviacijos bazei. Šiuose daliniuose LKT įsakymai, statutai, vidaus tvarka pažeidžiama kiekviename ž*ingsnyje“. [275] Beje, reikia pasakyti, kad girtavimo ir „moralinio pakrikimo“ tema Dolgušino atsiminimuose atskleista gana atvirai...

Prie lėktuvo I-16 sovietų 11-osios MAD lakūnai derina veiksmus. Suvaidinta nuotrauka. 1941 m.

11 MAD aerodromų tinklas buvo pakankamai platus. Trims pulkams teko 6 nuolatiniai bei 15 operatyvinių aerodromų, iš jų tris reikėjo paplatinti. *„Be to, divizija turi 5-ias nusileidimo aikšteles, kurių matmenys 800 × 800 ir 1000 × 1000 metrų“*, t.y. jų visiškai pakanka naudoti „čaikoms“ ir „išakams“. [276] Skirtingai nuo 9-osios ir 10-osios aviacijos divizijų, kurių operatyviniai aerodromai buvo vos 20–50 km nuo pasienio, 11 MAD aerodromai buvo gerokai toliau (žr. žemėlapį) ir tik Novyj Dvoro aerodromas, į kurį gegužės 17-osios įsakymu išvestas iš Lydos 122 NAP, buvo palyginti arti, apie 25 km nuo pasienio. Tuo metu 127 NAP perskrido iš Skidelio bazės aerodromo į Lesiščę, o 16 BAP į – Čerleno aerodromą. Ten jie ir sutiko karo pradžią.

„1941 metų birželio 22-ąją virš Lesiščės lauko aerodromo blyškų priešaušrio dangų netikėtai perrėžė trumpas krintančios raketos lankas. Aliarmas! 127-ojo naikintuvų aviacijos pulko pulkininkas A. Gordijenka, tikrinęs postus lėktuvų stovėjimo vietose, nedelsdamas pasuko į dalinio vadavietę. Operatyvinis budėtojas prie telefono raportavo, kad gautas pranešimas, jog vokiečiai bombarduoja Gardino miestą. Patikslinęs aliarmo priežastį pulkininkas A. Gordijenka įsakė budinčiajai grandžiai skristi į užpuolimo rajoną ir išsiaiškinti padėtį. Vienas po kito lėktuvai, pilotuojami lakūno leitenanto I. Komarovo, jaunesniųjų leitenantų A. Danilino ir K. Treščevo, ***3 valandą 30 minučių*** (čia ir toliau paryškinta mano – M. S.) *išskrido į žvalgybą...*

Sovietų eskadrilės vado pavaduotojas politiniam darbui A. Danilovas. 1940 m.

Į pirmąjį oro mūšį penktą valandą ryto stojo 1-osios eskadrilės vado pavaduotojo vyriausiojo politinio vadovo A. Danilovo vadovaujamas naikintuvų penketas. Šiauriau Gardino pusantro tūkstančio metrų aukštyje lakūnai pamatė priešpriešiniu kursu skrendančius tris dvimotorius bombonešius ir atakavo juos kaktomuša. Du hitlerininkai, neatlaikę puolimo, leisdamiesi pradėjo suktis atgal, tačiau vedantysis „Junkersas" tęsė skrydį. Po trečiosios atakos A. Danilovas jį sunaikino, o mėginančius pabėgti lėktuvus numušė grandžių vadai S. Deriuginas ir I. Družkovas su savo porininkais lakūnais S. Garinu ir K. Treščiovu.

Tai buvo didelis laimėjimas. Mūšis parodė, kad ir „čaikomis" galima efektyviai kovoti su vokiečių lėktuvais. Grįžę iš užduoties R. Varakinas, S. Žukovskis, vyresnysis politinis vadovas A. Artiomovas taip pat raportavo apie naujas pergales... Netrukus vėl aukštą meistriškumą parodė lakūnas vyresnysis politinis vadovas A. Danilovas. Jo vadovaujamas naikintuvų aštuonetas išsklaidė priešo lėktuvų grupę virš Gardino, o vakariau miesto Danilovas ryte numušė jau antrąjį lėktuvą, kuris nukrito Krapivno kaimo pakraštyje.

Grįždami į patruliavimo zoną lakūnai matė, kad daugiau nei 40 fašistų lėktuvų rengiasi šturmuoti Čerleno aerodromą, kuriame bazavosi 16-asis BAP. Iš rytų priešo bombonešiams kovos rikiuote skubiai artėjo sovietų naikintuvai – dvi 127-ojo aviacijos pulko eskadrilės. 10 val. 10 min. pakeltos pagal kovinį aliarmą jos rėžėsi tiesiai į priešo grupę ir prasidėjo mūšis...

Susirėmimas truko vos ilgiau nei 30 minučių. Iš abiejų pusių dalyvavo apie 70 lėktuvų. Priešas turėjo ne tik kiekybinę, bet ir kokybinę persvarą. Sovietų aviatoriai numušė 4 lėktuvus, tačiau ir patys prarado 5 naikintuvus. Trys lakūnai įvairiu laiku pasiekė savus, o du – leitenantai P. Kuzminas ir N. Michailovas – žuvo...

„Stalino sakalas" lėktuvo I-16 kabinoje.

Susiklosčiusioje padėtyje pulko vadovybė stengėsi laiku parengti lėktuvus pakartotiniams koviniams išskridimams, užtikrinti nenutrūkstamą degalų bei šaudmenų, kurių poreikis smarkiai išaugo, tiekimą. Kilo ir daugybė kitų klausimų, kuriuos reikėjo skubiai spręsti. Ir jie buvo sprendžiami. Veikloje aktyviai dalyvavo dalinio politinis personalas...

Antroje dienos pusėje pasižymėjo lakūnų grupė, vadovaujama leitenanto S. Žukovskio. Išskridęs palaikyti sausumos kariuomenės Gardino, Skidelio rajone jie sutiko vokiečių bombonešius, kurie, dengiami naikintuvų, persirikiavo atakai. Greitame mūšyje S. Žukovskis ir jaunesnysis leitenantas B. Fokinas numušė po vieną priešo lėktuvą, o trečiasis tapo visos grupės auka. Sutrukdę atakai lakūnai be nuostolių grįžo į savo aerodromą...

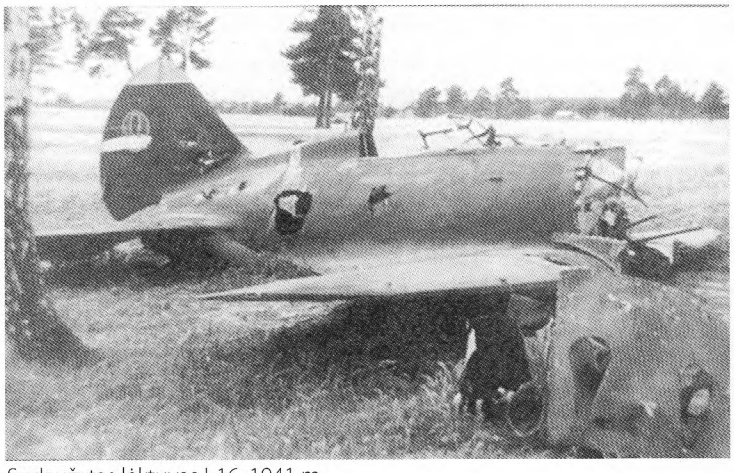
*Negailėdami jėgų ir gyvybės **iki vėlyvo vakaro** 127 NAP lakūnai kovėsi su fašistiniais grobikais. Nelygioje kovoje didvyrių mirtimi krito leitenantai A. Gribakinas, I. Markovas, A. Petkūnas, A. Pačinas, M. Razumcevas, M. Filipovas ir jaunesnysis leitenantas N. Suškinas.*

Nepaisydami sunkių kovų, lakūnai tiesiog veržėsi į orą. Eskadrilės vadas I. Drozdovas atliko penkis kovinius išskridimus ir numušė du lėktuvus, devynis kartus į orą kilo ir sunaikino tris priešo mašinas vyresnysis politinis vadovas A. Artiomovas.

Beveik visą dieną priešas ieškojo, tačiau taip ir neaptiko mūsų aerodromo. Pulko vadovybė didelį dėmesį skyrė maskuotei. Anksti ryte po aliarmo technikai ir mechanikai išsklaidė techniką bei įrengė lėktuvų stovėjimo aikšteles didelio miško pakraštyje. Šiems darbams vadovavo komunistas, inžinierius kapitonas V. Kubarevas. Lakūnai gavo įsakymą panaudoti taktinius aerodromo maskuotės būdus. Grįždami iš užduoties jie priartėdavo prie bazės skutamuoju skridimu. Vos nusileidus lėktuvai buvo iš karto slepiami. Pakilimo metu būtinas aukštis buvo pasiekiamas ne iš karto, o tik mažame aukštyje pasitraukus iš aerodromo rajono.

***Tik po 19 valandų priešas aptiko aerodromą,** ir tada jau netrukus apie 30 bombonešių Ju-87, lydimi naikintuvų Me-109, atskrido jo šturmuoti. Prasidėjo oro mūšis. Nors ir turėjo didelę persvarą, priešui vis dėlto nepavyko sunaikinti mūsų „čaikų" žemėje. Atakuoti sovietų lakūnų bombonešiai šaudė ne taikydamiesi, o tiesiog pliekė akiplotu, jų bombos tikslo nepasiekė. Šiame susirėmime nuostolių turėjo abi pusės.*

Viso pulko personalo akyse didvyriškai elgėsi grandies vadas leitenantas N. Jerošinas. Jis tiesiog kildamas atakavo kaktomuša. Vokiečių Me-109 lakūnas turėjo aiškią greičio ir manevringumo persvarą, nesunkiai galėjo numušti kylantį lėktuvą. Tačiau Jerošinas nesudrebėjo ir nepasuko iš kurso. Priartėjus vienu metu nuaidėjo dvi ilgos kulkosvaidžių papliūpos. Paaukodamas savo gyvybę, sovietų lakūnas numušė fašistinį maitvanagį. Draugai palaidojo leitenantą Jerošiną šalia aerodromo...*



Sudaužytas lėktuvas I-16. 1941 m.

* 1941 m. liepos 9-ąją leitenantas Jerošinas buvo apdovanotas Raudonosios žvaigždės ordinu.

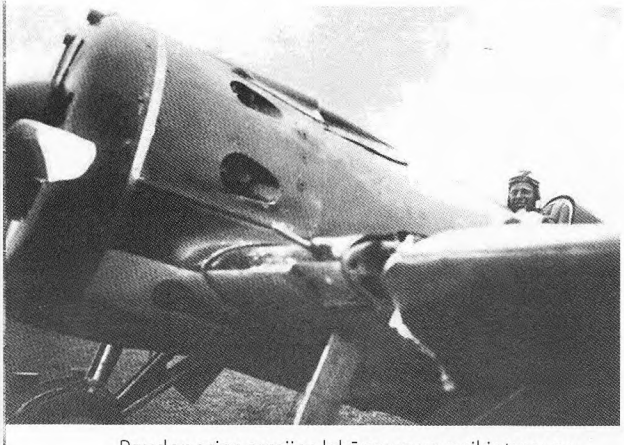
Sovietų vyriausybė aukštai įvertino 127 NAP nuopelnus pirmąją karo dieną ***atlikus 180 kovinių išskridimų...“*** [277]

Šį tekstą, išspausdintą leidinyje „Vojenno-istoričeskij žurnal“ 1971 metais, parašė papulkininkis A. Proskurinas, pirmosiomis karo dienomis buvęs127 NAP vado pavaduotojas politiniam darbui. Aš jį detaliai citavau dar pirmojoje knygos „Taikiai snaudžiančiuose aerodromuose“ versijoje su tokiu komentaru: „Jeigu nebūtų paminėta „pirmoji karo diena“ ir geografiniai pavadinimai, tai sovietinių rašytojų išauklėtas skaitytojas tikrai nepatikėtų, kad kalbama būtent apie 1941 metų birželio 22-ąją“.

Susidaro toks įspūdis, tarsi šie įvykiai vyksta kitoje šalyje, kitoje kariuomenėje ir metai visai kiti... Pulko vadas savo vietoje, budinti grandis – pasirengusi pakilti, telefono ryšys yra, aerodromas taip užmaskuotas, kad vokiečiai jį rado tik vakare, į smūgį aerodrome naikintuvų pulkas atsako ugnimi ir net žodžiai apie „sudėtingą padėtį“ skamba tarsi ne pranešimo preliudija apie 300 km „persibazavimą“ į užnugarį – „... *atsidūrusi tokioje padėtyje pulko vadovybė stengėsi laiku parengti lėktuvus pakartotiniams kovos išskridimams...*“

Visa tai atrodo gražu, tačiau ar tai tiesa? Išspausdinimo metai – „sąstingis“, autorius – politinis darbuotojas, o šiais laikais tai skamba ne visai „įtikinamai“... Aš įtraukiau šį tekstą į „Taikiai snaudžiančius aerodromus“, nes skirtingai nuo šimtų kitų panašaus žanro straipsnių papulkininkis Proskurinas pateikia šešias nuorodas į CAMO archyvinius fondus. Tačiau, prisipažinsiu, „abejonių kirminas“ vis tiek graužė. Ir štai dabar mums atsiranda galimybė sulyginti publicistiką su unikaliu pirminiu dokumentu.

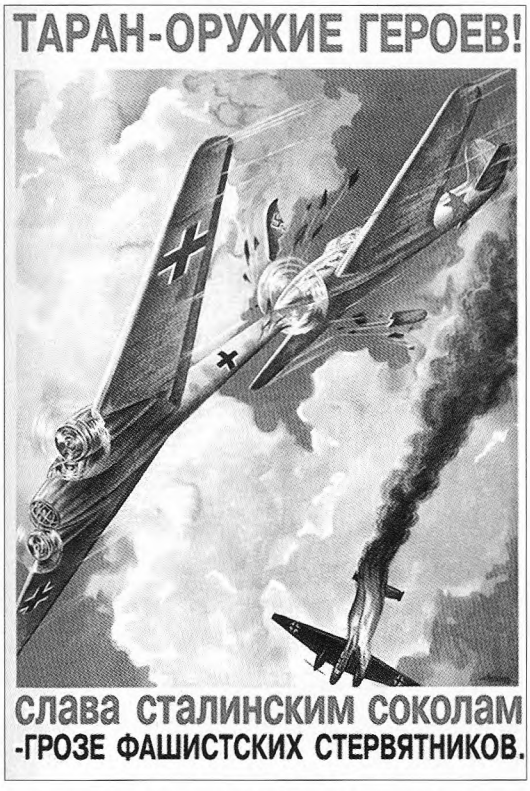
Dokumentas, be abejonių, unikalus. Nieko panašaus man neteko rasti kitų pulkų archyvinėse bylose. Kalbame apie „127 NAP kovinės veiklos apskaitos žurnalą“. [278] Pirmosios karo dienos įvykiai aprašomi 7-iuose dideliuose standartinės apskaitos formos atvartuose. 31 pulko „kovinės veiklos“ epizodas užfiksuotas minutės tikslumu: pakilimo laikas, tūpimas, grupės bendra išskridimų trukmė, ataskaita apie įvykdymą bei nuostolius. Apie tai, kad žurnalas surašytas karštais įvykių pėdsakais, galima spręsti ne tik iš daugybės smulkiausių detalių, kurias vargu ar įmanoma atkurti atgaline data, bet ir iš labai aiškaus dėstymo, iš kurio matyti, kad „Žurnalo“ sudarytojas nežinojo kai kurių labai svarbių aplinkybių. Pavyzdžiui, vyresniojo politinio vadovo A. Danilovo tarano istorija, nuaidėjusi per visą šalį ir pažymėta 1941 metų liepos 9-osios SSRS AT prezidiumo įsaku bei vedamajame „Raudonosios Žvaigždės“ laikraščio straipsnyje, „Žurnale“ pateikta taip: „*Vienas lėktuvas I-153, vyr. p-s Danilovas*



Raudonosios armijos lakūnas savo naikintuve po tarano pažeistu sparnu I-16. 1941 m.

negrįžo į savo aerodromą“. Paraštėje paprastu pieštuku užrašyta: „*Lakūnas sužeistas*“. [279] Ir jokių taranų...

Jau vien pats dokumento buvimo faktas patvirtina svarbiausia: 1941 m. birželio 22-ąją nuo aušros iki vėlaus vakaro 127 NAP buvo valdomas ir veiklus karinis dalinys. Patvirtinama ir pagrindinė įvykių gija, aprašyta zampolito (vado pavaduotojo politiniam darbui) Proskurino straipsnyje. Naikintuvų išskridimus suskaičiavus šiuolaikiniu kalkuliatoriumi, pasirodo, jų buvo 179. Tiesą pasakius, į šį skaičių – 179 išskridimus, įtraukti ir 35 išskridimai iš aerodromo į aerodromą, tačiau, atsižvelgus, kaip tankiai kybojo vokiečių naikintuvai padangėje virš 11 MAD bazavimosi rajono, šių išskridimų pasivaikščiojimu taip pat nepavadinsi. Kai kurie 127 NAP lakūnai tą dieną veikė labai įtemptai: 6 išskridimus atliko jaunesnysis leitenantas Deriuginas, po 5 išskridimus – leitenantas Kupča ir vyresnysis politrukas Artiomovas, po 2–3 išskridimus atliko Danilinas, Drozdovas, Družkovas, būsimasis aviacijos generolas pulkininkas Žukovskis, Fiodorovas.



„Taranas – didvyrių ginklas! Šlovė Stalino sakalams – vokiečių maitvanagių siaubui“.

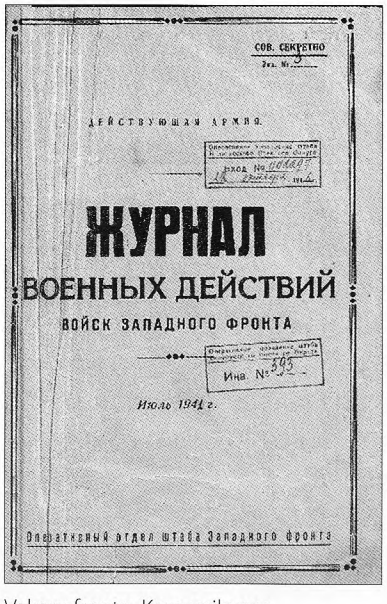
Iš tikro iki paties vakaro pulkas buvo „pradiniame taške“ – Lesiščės aerodrome. Persibazavimas, beje, persibazavimas į divizijos dislokavimo rajono kaimyninius aerodromus, o ne į gilų užnugarį prasidėjo tik 20 valandą 08 minutės. Būtent tuo metu, t.y. net vėliau, nei rašo Proskurinas, ir įvyko pirmasis per visą dieną priešo aviacijos antskrydis. Vargu ar kas gali dabar atsakyti į klausimą, ar tai buvo atsitiktinis sutapimas, ar puikiai padirbėjo vokiečių oro žvalgyba. Smogiamosios grupės sudėtis, savaime suprantama, buvo mažesnė, jokių „*30 bombonešių Ju-87*“ dokumente nerasite, tačiau ir vieni „meseriai“, sugavę 127 NAP naikintuvus pakilimo metu, pulkui padarė nemažų nuostolių:

„*Kylant Lesiščės aerodromą netikėtai užpuolė grupė Me-109. Grupėmis ir pavieniui atlikęs keletą priešo lėktuvų atakų, skraidymo personalas nusileido* (taip tekste – M. S.) *Ščiučino, Želudoko, Lydos* (pieštuku įrašyta „Slonimo“ – M. S.) *aerodromuose. Oro mūšio metu numuštas 1 Me-109. Nuostoliai: žuvo 2 – leitenantas Jerošinas, vyr. leitenantas Kuzminas,*

negrįžo 1 – leitenantas Petkūnas, priverstinai nutūpė 1 – vyr. politrukas (politinis vadovas) Artiomovas, apvirtus lėktuvui lengvai, susitrenkė, lėktuvas sudaužytas". 280

Antskrydis truko ne „40 minučių", kaip ir 33 NAP štabo viršininko raporte, ir ne pusantros valandos, kaip tai įprasta dėstyti vėlesniuose pasakojimuose „apie triuškinamą smūgį aerodromams", o ne ilgiau nei 7 minutes, o tai daug panašiau į tiesą, pavyzdžiui, atsižvelgus į Me-109 šaudmenų atsargas. 20.15 pakilusios iš Lesiščės aerodromo į orą, 3-ioji ir 1-oji eskadrilės jau nesutinka vokiečių naikintuvų.

Didelės grupės mūšis virš Čerleno aerodromo iš tikro buvo, beje, tuo pačiu laiku, kaip ir nurodo Proskurinas, nuo 10.10 iki 10.30. Pirmosios į jį stojo 8 „čaikos", grįžtančios iš patruliavimo virš Gardino vadovaujamos jaunesniojo leitenanto Deriugino, joms į pagalbą iš viso buvo pakelti dar 23 127 NAP naikintuvai. Priešo jėgos įvertintos 27-iais, kitame pranešime 30-čia, bombonešių „Dornje" Do-215*, lydimų nenustatyto skaičiaus naikintuvų. Šiame mūšyje pulko nuostoliai buvo mažesni, nei nurodo Proskurinas, tačiau taip pat gana nemaži. Numuštos dvi „čaikos", lakūnai Markovas ir Michailovas žuvo, leitenantas Varakinas sužeistas ir priverstinai nutupdė lėktuvą ne aerodrome, vyresnysis politrukas Manilovas sužeistas, lėktuvas, sakykim, kad taranuojant, sudaužytas. Po šio mūšio 127 NAP lakūnai pranešė apie 2 numuštus „Dornje" ir 2 eskorto naikintuvus, identifikuotus kaip Me-110.


СОВ. СЕКРЕТНО

ДЕЙСТВУЮЩАЯ АРМИЯ

ЖУРНАЛ

ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ

ВОЙСК ЗАПАДНОГО ФРОНТА

Июль 1941 г.

Оперативный отдел штаба Западного фронта

Vakarų fronto „Karo veiksmų žurnalas". 1941 m. liepa

Iš viso birželio 22-ąją pulkas prarado 12 naikintuvų I-153 ir vieną ryšių U-2. Visi nuostoliai ore, nė vieno žemėje! Negrįžtamai prarasti, žuvo arba dingo be žinios 10 lakūnų, 3 lakūnai sužeisti. Tai patys didžiausi koviniai pirmosios karo dienos nuostoliai, jeigu šį žodį suprasime kaip nuostolius oro mūšyje, **tarp visų Vakarų apygardos naikintuvų pulkų**. Kaip visada realų 127 NAP pergalių skaičių nustatyti gana sunku. Mano pristatytame Proskurino straipsnyje aprašytos virtinės numuštų vokiečių lėktuvų nekomentuosime.** Sprendžiant iš „Kovinės veiklos apskaitos žurnalo", pulko lakūnai pranešė apie 11 numuštų priešo lėktuvų: 3 Me-109, 2 Me-110, 2 Do-215, 1 Ju-88, Ju-87, 1 Hs-126, 1 FW-189.

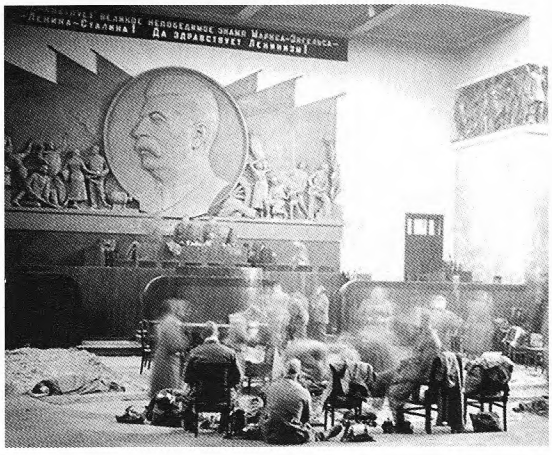
„Surinktos ir išspausdintos R. Larincevo ir A. Valiajevo-Zaicevo kasdienės liuftvafės 6-ojo sky-

* Pavadinimu „Dornje" Do-215 buvo gaminamas eksportinis Do-17Z variantas, jų techniniai skirtumai minimalūs. Vėliau visos eksportui parengtos mašinos perduotos liuftvafei.

** Pavyzdžiui, Proskurino straipsnyje skaitome: „Šiauriau Gardino pusantro tūkstančio metrų aukštyje lakūnai pamatė priešpriešiniu kursu atskrendančius dvimotorius bombonešius ir atakavo juos kaktomuša. Du hitlerininkai, neišlaikę puolimo, leisdamiesi pradėjo suktis atgal, tačiau vedantysis „Junkersas" tęsė skrydį. Po trečiosios atakos A. Danilovas jį sunaikino, o besitraukiančius lėktuvus numušė grandžių vadai S. Deriuginas ir I. Družkovas. „Žurnale" šis straipsnis aprašytas paprasčiau: „Augustavo rajone sutiktas vienas priešo l-s Do-215, po vienos atakos l[ėktuva]s grįžo į savo teritoriją".

riaus generolo kvartirmeisterio suvestinės, iš kurių informacija jau daugybę kartų buvo pateikta šioje knygoje su žodžiais „pagal priešo duomenis", taip pat negali būti laikomi paskutinės instancijos tiesa. Ir tvarkingi vokiečiai padaro klaidų, neišvengia vėlavimų pateikdami raportus per įvairias vadovybės instancijas ir tokiu atveju kai kurie birželio 22-osios nuostoliai Berlyne galėjo tapti žinomi tik praėjus savaitei. Dažnai vietoje mūšio vietovės įrašytas aerodromo, kurį sugebėjo pasiekti pašautas lėktuvas, pavadinimas. Ne visada pavyksta „iššifruoti" regiono, daugybę kartų perėjusio iš „rankų į rankas" vienai ar kitai šaliai, lenkų-prūsų-lietuvių pasienio vietovardžių. Dideles galimybes manipuliuoti leidžia priimta liuftvafėje „perteklinės įvairovės" sistema kvalifikuojant lėktuvo praradimo priežastis. Pavyzdžiui, „nekontroliuojamas susidūrimas su žeme" – ką mes taip įvardijame? Tai lakūno klaida, technikos gedimas ar oro mūšio padarinys?

Vienintelė „Kasdienių suvestinių" nenuginčijama vertybė yra tai, kad jokių kitų patikimų šaltinių apie 1941 metų birželio oro mūšius iš viso nėra. Teritorija, virš kurios vyko mūšiai, liko puolančio priešo rankose, Raudonosios armijos antžeminiai daliniai ir junginiai dingo kaip rūkas auštant, todėl rasti tikslius, o „tiksliais" duomenis galime laikyti tik lentelę su lėktuvo gamykliniu numeriu, rastą ir nusuktą žemėje, sovietų naikintuvų pergalių patvirtinimus neįmanoma.

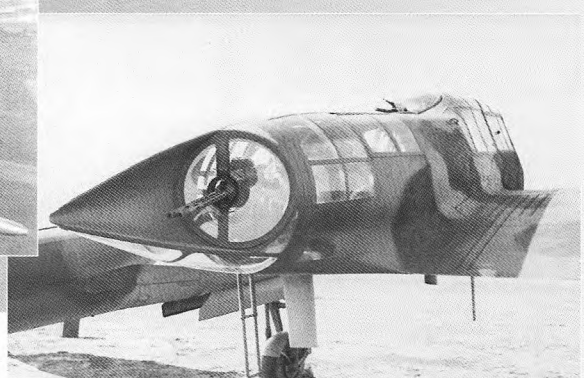


Kalbėdamas apie „Suvestinės" duomenų interpretavimo būdą, vadovaujuosi tokia taisykle: viską, išskyrus techninius gedimus arba šiurkščias vokiečių lakūnų klaidas, pavyzdžiui, labai daug lėktuvų susidūrė kildami, laikyti „priešo poveikiu", t.y. sovietų aviacijos veiksmais. Tokia metodika šiek tiek padidina sovietų naikintuvų pergalių skaičių, bet toks padidinimas kompensuoja neišvengiamą sumažėjimą, susijusį su vėluojančiu kovinių dalinių suvestinių pristatymu į liuftvafės vyriausiąjį štabą. Suprantama, į daugiau nei apytikslį vertinimą šiuo metu turimi šaltiniai pretenduoti negali.

Viršuje: vokiečių kariai Minske. 1941 m.
Apačioje: vokiečių kariai pozuoja su Raudonosios armijos vėliava: „Kovoje už Lenino-Stalino reikalą – būk pasirengęs!"

Vokiečių kariuomenės kolona Lietuvoje. 1941 m.

Tai štai „Gardinas“ 1941 m. birželio 22-osios „Suvestinėje“ aptinkamas septynis kartus. Be to, prie numušto virš Gardino nurodyto lėktuvo numerio visada parašyta 100%. Numušta: vienas žvalgas FW-189, antrasis buvo apšaudytas ore, sužeistas vienas ekipažo narys, vienas dvimotoris Me-110 ir penki 109-ieji „meseriai“. Be to, vienas iš jų numuštas kartu su karo Ispanijoje veteranu, 14 asmeninių pergalių, JG-27 vadu majoru V. Šelmanu. Nenurodytoje oro mūšio vietoje negrįžtamai prarasti du Me-109 ir vienas Me-110 iš liuftvafės 2-ojo oro laivyno aviacijos grupės, besibazuojančios „Suvalkų kyšulyje“. Dar du Me-109 ir du Me-110 buvo kiek apgadinti – nuo 12 iki 40%, o vienas Do-215 grįžo į bazę su trimis sužeistais ekipažo nariais. Iš viso: 10 sunaikintų ir 5 sugadinti priešo lėktuvai.



Vokiečių žvalgybinis lėktuvas FW-189 (*Fokke Wulf*) kareivių dažnai vadintas „Rėmu“.

Suprantama, visi šie priešo nuostoliai negali būti tvirtai ir vienareikšmiškai priskirti 127 NAP lakūnų pergalėms. Šalia Gardino kariavo, tiesa, labai neilgai ir ne visai sėkmingai, dar vienas – 122 NAP. Apie įvykius jame kalbėsime vėliau. Be to, juk veikė ir sovietų zenitininkai bei sovietų bombonešių borto šauliai. Kalbant apie pareikštus 127 pulko lakūnų numuštus 11 vokiečių lėktuvų, greičiausiai šis skaičius nepatenka į labai kuklų 1,5 karto pergalių skaičiaus padidinimą. Labai sąlyginis šių vertinimų „tikslumas" neleidžia atsakyti į klausimą – koks naikintuvų pulkas, 123-iasis ar 127-asis gali būti pavadintas pačiu rezultatyviausiu pirmąją karo dieną. Matyt, vis dėlto reikia atkreipti dėmesį į tai, kad 127 NAP aerodromas buvo toli nuo pagrindinių operacijos krypčių, o Bresto–Kobrino ruože 10 MAD aerodromams smogė koncentruoti rinktiniai liuftvafės daliniai. Būtina pažymėti, kad 123-iasis ir 127-asis pulkai pradėjo karą „čaikomis", t.y. labiausiai morališkai pasenusio tipo sovietų naikintuvais.

Drąsa, atkaklumas ir meistriškumas, parodyti 127 NAP lakūnų visiško chaoso ir pakrikimo aplinkoje, aišku, kelia didžiausią pagarbą. Ir labai norėčiau šioje vietoje pažymėti tašką ar net šauktuką. Labai gaila, bet teks pavartoti kitą ženklą – klaustuką.

Esančiuose dokumentuose nurodomas pats mažiausias 127 NAP lėktuvų skaičius – 70 I-153. Pirmąją karo dieną, įskaitant priverstinius nusileidimus ne aerodrome, prarasta 12, o tai birželio 22-ąją faktiškai reiškė negrįžtamai prarastą lėktuvą. Klausimas pirmokui: kiek lėktuvų liko? Tačiau birželio 22-osios vakare į Ščiučino, Želudoko, Lydos, Slonimo aerodromus perskrido tik 33 „čaikos". Apie likusius 25 kovos lėktuvus „Apskaitos žurnale" nieko nepasakyta. Visiškai nieko, nepaminėta, kad galbūt kovos veiksmų pradžioje jie buvo sugedę, o gal sugadinti per vienintelį priešo antskrydį Lesiščės aerodrome arba perduoti kitiems daliniams ar sunaikinti atsitraukiant.

Kaip žinome, tą pačią stiklinę visiškai pagrįstai galime pavadinti pustušte ir artipilne. Suprantama, 58 lėktuvai daugiau nei 33. Tačiau ir 33 naikintuvai pulke – visai nemažai, ne kiekviena liuftvafės aviacijos grupė turėjo tiek tvarkingų kovos lėktuvų. Atrodytų, kad apie 127 NAP „sunaikinimą" kalbėti dar per anksti. Tačiau kitas, po birželio 22-osios „Kovinės veiklos apskaitos žurnale" įrašas atsiranda tik... birželio 17-ąją. Ir ši sąlyginai kovinė veikla *„užduotis įvykdyta, priešo lėktuvų nesutikta"* jau vyksta giliame užnugaryje, Serpuchovo aerodrome, prie Maskvos. [281]

Dokumentų, leidžiančių atkurti pirmųjų karo dienų 122 NAP kovos veiksmų istoriją, palyginti labai mažai. Pulko archyviniame fonde išliko „Kovos veiksmų 1941-06-15–1941-06-22 ataskaita", kurioje birželio 22-osios įvykiams skirta tik keletas eilučių. *„1941 metų birželio 22-ąją 3.30 pulkas buvo pakeltas kovinio aliarmo signalo ir per 20 minučių pasirengė išskridimams..."* Tolesnėse eilutėse gan standartinis įnirtingų oro mūšių aprašymas, numušti priešo lėktuvai, tačiau po šių laimėjimų antroji karo diena tilpo į vieną vienintelę frazę: *„Raudonosios armijos vado įsakymu personalas birželio 23-iąją išvyko performavimui* (t.y. lėktuvai jau baigėsi – M. S.) *į Riazanės Diagilevo aerodromą"*. [282]

Kai kurių informacijos nuotrupų galima rasti 11 MAD štabo kovos pranešimuose. Birželio 22-ąją 11.00 11 MAD štabo viršininkas pulkininkas Vorobjovas ir fronto KOP operatyvinio skyriaus štabo viršininkas Sviridovas telegrafu pasikeičia tokiais pranešimais:

– „*Kopecas* (Vakarų fronto KOP vadas – M. S.) *leido jūsų aviacijai divizijos vado nuožiūra manevruoti Skidelio, Mostų, Lydos aerodromuose.*

– *Su 122 NAP Novyj Dvoro aerodromu nėra ryšio. Turiu duomenų, kad priešas yra ruože* (neįskaitoma – M. S.). *Prašau leisti 122 NAP persibazuoti. Iš manęs viskas.*

– *Atsakau. 122 NAP nedelsiant perbazuoti ...*" [283]

Po pusvalandžio, 11.30 telegrafo juostoje atsiranda tokie žodžiai:

– „*Prie aparato majoras Beskaravainas. Nedelsiant perbazuokite 122 NAP.*

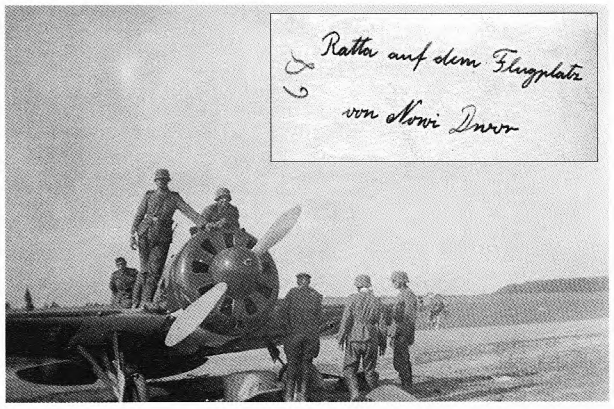
– *Jau perbazavome į Lydos aerodromą...*" [284]

Jeigu tikėsime šiais pranešimais, 10 valandą ryto, ko gera, niekur nepersibazavo, liko savo aerodrome tik 122 NAP. Ne vėlesniame nei 14.00 11 MAD pranešime yra šalutinė nuoroda apie priešo aviacijos antskrydį prieš Novyj Dvoro aerodromą, be to, štabas žino tik apie labai nedidelius nuostolius: „*122 NAP sudeginta 4 ir keletas išvesta iš rikiuotės. Kiek tiksliai, negaliu pasakyti*". [285] Panašūs skaičiai nurodomi ir 3-iosios armijos, kuriai pavaldi 11 MAD, štabo „Koviniame pranešime Nr. 02". „Nuo 4 valandos 30 minučių iki 7 valandos buvo įvykdyti 4 antskrydžiai prieš Novyj Dvoro aerodromą grupėmis po 13–15 lėktuvų. Nuostoliai: 2 lėktuvai sudegė, 6 išvesti iš rikiuotės. 2 žmonės sužeisti sunkiai, 6 – lengvai". [286] Vakarinėje, tiksliau net „naktinėje", Vakarų fronto KOP štabo „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 02" 122 NAP nuostoliai Novyj Dvoro aerodrome išauga iki 15 lėktuvų. [287]

Keista, tačiau nė viename iš turimų dokumentų nėra minimi mūšiuose 122 NAP numušti naikintuvai. Vienintelis, nors ir labai trapus patvirtinimas, kad kovinių nuostolių vis dėlto buvo, gali pasitarnauti vokiečių lakūnų iš III/JG-53 informacija. Jie pranešė Gardino rajone numušę 6 I-16. [262] Jei vokiečiai neapsiriko nurodydami lėktuvų tipą bei oro susirėmimo rajoną, ir nepadidino pergalių skaičiaus labiau nei paprastai, galime manyti, kad 122 NAP ore iš tikro prarado 3–4 „išakus".

Daug lėktuvų I-16 buvo palikta priešui pirmosiomis karo dienomis. 1941 m.

Vakare, 18.30 telegrafu išsiųstas 11 MAD štabo kovinis pranešimas be numerio į fronto KOP štabą. Iki to meto *„Septyni 122 NAP ekipažai ir pulko vadas Lydos aerodrome, dešimt 122 NAP ekipažų Lesiščės aerodrome“*. 288 Kur kiti? Apie tai divizijos štabas, matyt, nežinojo. Žinoma tik tai, kad kovos veiksmų pradžioje pulke buvo 69 naikintuvai I-16, ne mažiau nei 59 lakūnai, 97 technikai ir aviacijos mechanikai, 88 jaunesnieji aviacijos specialistai. 289 Kitos dienos, birželio 23-iosios rytiniame, 11.50 pranešime 122 NAP jau neminimas...

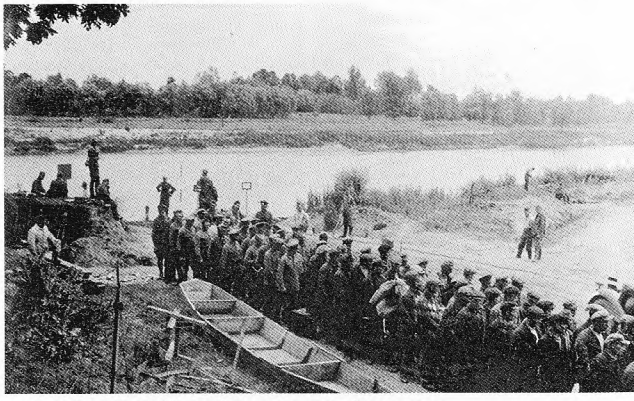


„Rata“ („žiurkė“ – I-16) paliktas Novyj Dvor aerodrome. 1941 m.

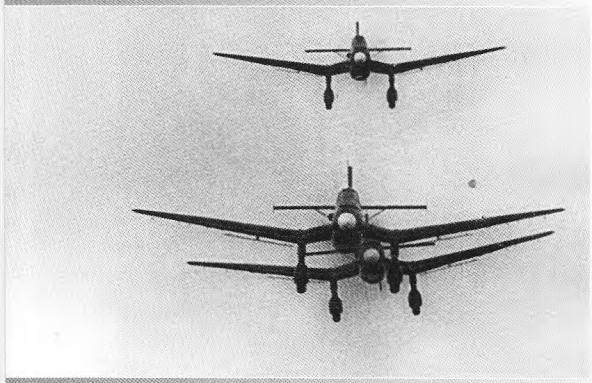
Kadangi stinga dokumentinių liudijimų, pasinaudosime tokiu nelabai patikimu šaltiniu – memuarine literatūra.* Anksčiau jau minėtuose atsiminimuose generolas leitenantas S. Dolgušinas pirmąsias karo valandas ir dienas aprašo taip:

„...2.30 – aliarmas... Mes pakylame pirmieji, paskui 1-oji eskadrilė, kuri stovėjo netoli palapinių. Jie išbėga iš palapinių ir vos už 5–10 metrų stovi jų lėktuvai. Žiūrime, „eina“ lėktuvų šešetas – trys, iš paskos dar trys. Kas tai? Ar tai mokymai? Vėl nieko nesuprantam... Staiga jie apsisuko ir pradėjo mus daužyti. Pradžioje iš kulkosvaidžių, o paskui, skrisdami nedideliame aukštyje, numetė „kriauklelių“ (smulkių skeveldrinių bombų – M. S.) *Viena skeveldra pataikė į lėktuvą, pramušė apkalą ir baką. Tiesa, mūsų bakuose buvo protektoriai ir jie iš karto „užlydė“ pramuštą skylę, mes net bakų nekeitėme... Ypatingų nuostolių nebuvo – vieną mašiną pamušė.*

Seriožka Makarovas niekaip neužsiveda, o aš jau kylu... Pasukau Gardino link pažiūrėti kas ten. Mūsų kariuomenė per Nemuną keliasi į rytus, į miestą. Praskridau pasieniu... Nusileidau, raportuoju: „Sieną perėjo, juda mūsų link. Kariuomenė čia, tankai štai čia“.


Patekę į vokiečių nelaisvę sovietų kariai prie perkėlos. 1941 m. birželis.

* Vakarų fronto KOP, 11 MAD, 122 NAP dokumentuose nepavyko rasti jokių pėdsakų papasakotos S. Dolgušino istorijos apie birželio 21-ąją vakare iš naikintuvų išmontuotą ginkluotę. Maža to, 122 NAP skraidymo personalo sąrašuose nepavyko rasti leitenanto Dolgušino, o „Pulko kovinės veiklos ataskaitoje“ jis neminimas. Galbūt tai rodo mano neatidumą, o galbūt „Ataskaitos“ sudarytojų neatidumą.



Vokiečių atakos lėktuvai „Ju-87".

Vokiečių kolona netoli Gardino. 1941 m.

Vokiečių transporto kolona, priekyje savaeigis šturmo artilerijos pabūklas. 1941 m.

Mūsų kariuomenės nebuvo, vien tik pasieniečiai ir viskas (Suvalkų, Augustavo, Gardino ruožą dengė ne tik pasieniečiai, bet ir dvi šaulių divizijos – 27-oji ir 56-oji, o visai šalia 122 NAP aerodromo prie Ružanystoko miestelio buvo išskleista 7-oji prieštankinė artilerijos brigada – M. S.). *Vos tik pradėjome pildyti [degalus ir šaudmenis], prie manęs atėjo eskadrilės vadas ir sako: „Sergejau, mes skrendame į Čerlenus* (tikrai klaida, nes, sprendžiant iš konteksto, kalbama apie 127 NAP, t.y. Lesiščės arba Skidelio aerodromus – M. S.*), ten, kur 127-asis mūsų divizijos pulkas"... Kol aš parengiau mašiną, pulkas išskrido. Prieš mane pakilo pulko vado pavaduotojas... Ir štai jau dingsta „ketvertukas", staiga atskrido „aštuntukas"* (vokiečių lėktuvų – M. S.) *ir faktiškai tupia mūsų aerodrome. Aš pradėjau kilti, o jie net nekreipia dėmesio į mane. Pakilau, jau matyti tankai ... Jie vos už kokių 5–10 kilometrų, o virš aerodromo kybo aštuoni lėktuvai..."*

Jeigu tikėsime pasakotoju, pulką pagal aliarmą pakėlė ne 3.30, o visa valanda anksčiau. Ankstyvą rytą virš Novyj Dvoro aerodromo antskrydis buvo. Nuostoliai po jo minimalūs. Pulkas paliko aerodromą ne 11 ir net ne 10 valandą ryto, o daug anksčiau. Kas perdavė tokį įsakymą, neaišku. Birželio 22-ąją jokių vokiečių tankų vakariau Gardino nebuvo. Vermachto 12-oji tankų divizija judėjo nuo Suvalkų Merkinės link, t.y. buvo 70 kilometrų šiauriau nuo įvykių vietos.

Skrendant iš didelio aukščio „tankais" buvo galima palaikyti vadinamuosius „šturmo pabūklus", kurių viena ar dvi baterijos, t.y. nuo 6 iki 12 vienetų, buvo perduotos 256-ajai vermachto pėstininkų divi-

zijai, puolusiai Novyj Dvorą. 256-osios pėstininkų divizijos kovos kelio istorija buvo detaliai aprašyta. Joje paminėta ir 1941 metų birželio 22-oji – *„481-ojo pėstininkų pulko priešakiniai padaliniai 12.30 pasiekė lauko aerodromą, esantį už 4 km į šiaurę nuo Novyj Dvoro ir sušaudė 19 lėktuvų, jau pasirengusių startui“.* 1941 metų liepos 2-ąją nacistų oficiozas, laikraštis „Fiolkischer Beobachter“ 481-ojo pulko vado laimėjimams paskyrė visą straipsnį, tiesa, tuo metu jie aprašyti su antrašte „Šlovinga didvyriška mirtis“. Straipsnyje pasakojama, kad *„priešakinis pulko padalinys šturmu užėmė bolševikų KOP lauko aerodromą ir jame sunaikino 19 lėktuvų“.* Sprendžiant iš Dolgušino pasakojimo apie „šturmą“, Gebelso propagandininkai persistengė...

„Ateinu“ į naująjį aerodromą, ten guli kryžius ir dar rūksta duobės, nusileisti neįmanoma. Aš praskridau virš aerodromo vadavietės, nutūpiau, privairuoju, žiūriu – ten dar trys lėktuvai. Tai vaikinai prieš mane grįžo iš užduoties... Paskui priartėjo aštuonetas „110-ųjų“ ir pradėjo mus daužyti. Jiems esant viršuje, nepakilsi! Jie baigė ataką, tačiau svarbiausia – 11 MAD vadas Ganičevas ir jo pavaduotojas pulkininkas Zacharovas stovi aerodrome ir vadovauja vairavimui. Jiems smogė. Zacharovui pataikė į kaktą, o Ganičevui į pilvą, jis mirė praėjus dviem valandoms (sprendžiant iš dokumentų, ši tragedija įvyko 12.30 Lydos aerodrome, o pavaduotojo pavardė Juzejevas. Birželio 22-ąją 11 MAD vado pareigas pradėjo eiti 127 NAP vadas pulkininkas Gordijenka – M. S.) *Ir aerodrome neliko nė vieno viršininko...*

Šiame aerodrome pulkas I-153 ginkluotas tik ŠKAS, suprantama, patrankoms sviedinių nebuvo. O mes turėjome kovinį komplektą. Vėliau iš šio aerodromo jau skraidėme, pradėjome kovoti. Skraidėm. Patrankos neveikia, tyli, nes nėra sviedinių. Tiktai ŠKAS. Bet aš numušiau vieną Ju-88.

Mes, viengungiai, nusprendėme išskristi. Patrankos tuščios. Temsta, ir mums komanda – „perskristi į Lydą“. Mūsų pulkas pakyla pirmasis. O Lydoje liko tik pusė aerodromo. Atskridome, nutūpėme. Degalų nėra, šaudmenų nėra... Lakūnai po 3–4 išskridimus atliko, neėdę, temperatūra aukšta, visi purvini, prakaituoti... Degalai cisternoje po žeme. Kaip pasiekti?* (divizijoje buvo 22 benzinvežiai ir 14 vandens bei tepalo automobilių pilstytuvų – M. S.). *Net kibirų nėra, o mūsų bakai beveik tušti. Techninis personalas mus dar tik vejasi...*

Vienu žodžiu, perskridome. Pavakarieniavome ir nuėjome miegoti... Tik užmigome – aliarmas. Sako, kad rytinėje aerodromo dalyje išmetė desantą. Mes nubėgome į aerodromą, atbėgame, grioviuose tokia gera švari žolė ir mes ten visi sukrintame. Nugriūti nugriuvome, bet juk vis tiek reikia keltis! Atsikėlėme, atėjome, o lėktuvų bakai tušti. Ką daryti? Niekas nieko nežino. Kuo pripilti mašinas? Niekuo.

*Netoli aerodromo stovėjo pastatas, kuriame buvo pulko štabas ir medikai. Vos įėjome į rūsį, vienas po kito atskrido Me-110 „šešetai“, „aštuonetai“ ir abu pulkus subombardavo.***

* Kitame užrašytame S. Dolgušino atsiminimų variante ši keista frazė apie viengungius paaiškinta: „Atvirai pasakysiu, tie, kurie turėjo žmonas, nuėjo pas žmonas, o mes, viengungiai, išskridome. Žuvus Ganičevui, divizijai niekas nevadovavo...“

** Fronto KOP štabo „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 03“ „visiškai subombardavo“ aprašytas tokiais žodžiais: „4.45 12 lėktuvų Do-17 bombardavo Lydos aerodromą. Sugriovimų nėra. (CAMO, f. 208, ap. 2589, b. 53, p. 19).

O mes nieko padaryti negalim! Tvarkingų lėktuvų buvo daug, tačiau be ginklų, be degalų. Niekam tai neįdomu... Tiesiog atėjo nurodymas išvažiuoti.

Na, mums buvo įsakyta – „į mašinas!" Mes nuėjome į viešbutį, pasiėmėme lagaminus, ir mus išvežė į Maskvą... Kelias niekuo neįsiminė. Kartais sutikdavome tankų kolonų. 24-ąją atvykome prie Možaisko. Mus patalpino viešbutyje, merginos išvalė mūsų mundurus, sutvarkė. Kitą dieną, tai jau 25-oji, atvykome į Maskvą. Įkurdino mus patalpose, kuriose šiuo metu Žukovskio akademija, beje, 2-ajame aukšte. Patekome į kambarį, kuriame, kai aš vadovavau katedrai, buvo metodinė klasė. Mes, 4 žmonės, miegojome mano būsimajame kabinete. Paprašėme laisvalaikio, nuėjome į Maskvą. Užėjome į „Metropolio" restoraną, o pinigų turėjome, nes gavome avansą. Pasėdėjome, bet Maskvoje jau komendanto valanda, todėl nuo „Metropolio" iki metro „Dinamo" suskubome grįžti iki 12 valandos... Praėjus keletui dienų, persikėlėme į Riazanę..." [27]

Manau, komentarų čia nereikia. Būtina atkreipti dėmesį tik į tai, kad kitą dieną, birželio 24-ąją 122 NAP skraidymo personalui išvykus į Riazanę per Maskvą ir „Metropolį", 3-iosios armijos KOP (buvo bendrojoje kariuomenėje tokia keista vadovybės struktūra) vadas, kombrigas Zaicevas vis dar nežinojo, kur dingo jo naikintuvų pulkai:

„1941-06-22-osios naktį į 1941-06-23-iąją aš pasiunčiau 3-iosios armijos KOP štabo viršininką pulkininką Teremovą į Čerleno, Lesiščės aerodromus su užduotimi, jeigu priešas grasins žemėje, savo nuožiūra perbazuoti pulkus į naujus aerodromus. Pulkai perbazuoti, tačiau nežinia kur, kadangi pulkininkas Teremovas negrįžo ir, matyt, negalėjo raportuoti... Prašau pranešti, kur persibazavo 122-asis ir 127-asis naikintuvų pulkai, ir duoti mums jų šaukinius bei bangų numerius..." [28]

Dar vieną pranešimą, kaip vyko 11 MAD iš Lydos naikintuvų „persibazavimas", radome 1941 m. birželio 23-iosios ir 24-osios priešlėktuvinės gynybos Lydos punkto „Operatyvinėse suvestinėse Nr. 2 ir Nr. 3". Šis dokumentas vertingas tuo, kad pateikia savaime nesuinteresuotą „žvilgsnį iš šalies". Už naikintuvų aviacijos veiksmus arba nieko neveikimą 229-ojo zenitinio artilerijos diviziono kapitonas Sumarovas neatsakė.

„1. 1941-06–23 4.40 15-os lėktuvų „Dornje" Do-17 priešo grupė įvykdė antskrydį prieš Lydos miestą ir karinius objektus, bombardavo aerodromus, miestą. 1-osios baterijos atsparos punktas apšaudė iš kulkosvaidžių... 1941-06–23 5.25 priešas 32-iejų dvimotorių bombonešių „Heinkel" He-111 pajėgomis (ko gera, lėktuvų tipas nustatytas klaidingai, o dėl klaidingo skaičiaus galime tik spėlioti – M. S.) *vykdė antskrydžius į gilumą prieš aerodromą ir 1-osios baterijos atsparos punktą. Smigdami numetę bombas, jie buvo apšaudyti 1-osios baterijos atsparos punkto iš kulkosvaidžių. Bombardavimo metu* ***aerodrome sunaikinta 10 lėktuvų*** (čia ir toliau paryškinta mano – M. S).

Zenitinė artilerija intensyviai šaudė. Tarpusavio sąveikos su aviacija nėra, ***iš aerodromo nekyla ir buvo sunaikinti žemėje****. Mūšiuose numušta 10 priešo lėktuvų, iššauta 880 sviedinių.*

Sovietų zenitinė artilerija Minske ant namo stogo. 1941 m.

Raudonosios armijos zenitinė artilerija. Propagandinis plakatas. 1940 m.

2. Po bombardavimo visa miesto valdžia: miesto taryba, VKP(b) rajono ir miesto komitetai, įmonių direktoriai, milicija ir NKVD paliko postus ir pabėgo. Miestas, taip pat rajonai liko nevaldomi. Priešiški elementai pradėjo viską tempti iš karinių sandėlių, karinių dalinių, paliktų be jokios apsaugos. Gyventojai taip pat viską tempia iš įvairių tiekimo bazių... Iš kalėjimo visi išleisti. Išleisti buvo ir politiniai kaliniai. Kadangi mieste ***liko nesunaikintas degalų bei tepalų sandėlis*** *ir pagrindinis maisto sandėlis, viena baterija buvo paskirta saugoti minėtų sandėlių. Dvi kitos baterijos buvo parengtos žygiui kilus pavojui patekti į nelaisvę ir dėl sviedinių trūkumo. Jokios informacijos iš bendrosios kariuomenės vadovybės divizionas neturi, o remiasi įvairiais gandais, kurie jokios, net apytikrės informacijos apie padėtį nesuteikia...“* [291]

Sovietų paliktas aerodromas.

3.6. KIETAI ĮMIGUSIUOSE AERODROMUOSE

Atidus skaitytojas, matyt, jau pastebėjo, kad aprašant pirmosios dienos įvykius 9-ojoje, 10-ojoje ir 11-ojoje aviacijos divizijose, neminimi bombonešių pulkai, kurių po vieną buvo visuose šiuose junginiuose. Borisovo rajono aerodrome – 9 MAD 13 BAP, Čerleno aerodrome – 11 MAD 16 BAP, Pinsko ir Žabčicų aerodromuose – 10 MAD 39 BAP. Pirmieji du buvo visai šalimais, Nemuno atskirtuose aerodromuose ir 12 bei 15 km atstumu (žr. žemėlapį). Kaip ir reikėjo tikėtis, bombonešių pulkai buvo operatyviai išskleisti. Dislokuoti 80–150 km atstumu nuo pasienio aerodromuose, atitverti naikintuvų pulkų „statinių" tvora. To „reikėjo tikėtis" ir būtent tai įvyko realybėje. Visi kiti 13-ojo ir 16-ojo BAP kovos veiksmai, tiksliau pasakius, nieko neveikimas, verčia prisiminti sovietų propagandinį akcentą „apie taikiai snaudžiančius aerodromus" pačiu blogiausiu pavidalu.

Ko gera, dokumentais pagrįstų sutriuškinimo liudijimų neišliko. Fronto divizijų bei KOP operatyvinėse suvestinėse apie 13 BAP nėra nė žodžio. Apie 16 BAP aerodromą jau nuo 11 valandos 11 MAD štabo „Koviniame pranešime Nr. 4" sakoma: *„Čerleno aerodromas. Lėktuvai dega. Detales aiškinamės."* 15.40 „Koviniame pranešime Nr. 6" trumpai pranešamos detalės: *„Visa 16 BAP technika sunaikinta"*.[292] 18.30 telegrafo aparatas išspausdino tokius žodžius: *„Čerleno aerodromas. Technika sunaikinta. 16 BAP vienuolika ekipažų automobiliais išvažiavo į Bobruiską lėktuvų"*.[293] Paskutinė frazė iš pirmo žvilgsnio gali nuskambėti tarsi juodojo humoro pavyzdys, tačiau viskas čia labai

rimta. Bobruisko aerodrome buvo daugiau nei 20 Pe-2, paliktų perskraidinti į vakarus, į pasienio divizijų bombonešių pulkus, o 16 BAP karo pradžioje jau buvo 39 ekipažai, parengti skraidyti šiuo naujojo tipo bombonešiu.

Neturint nieko geriau, vėl teks kreiptis į mačiusiųjų savo akimis liudijimus. Deja, jie parašyti praėjus dešimtims metų po įvykių, su neišvengiamomis tokiais atvejais atminties klaidomis ir „idėjiniu" retušavimu. Pradėsime nuo techniko atsiminimų. Prasidėjus karui, jis priklausė **13 BAP** antžeminiam personalui:

„Mūsų pulkas stovėjo Bialystoko rajone, pačiame pasienyje, Rosio miestuke (13 BAP bazinis aerodromas buvo būtent ten, o į Borisovščiznos aerodromą pulkas buvo perbazuotas po gegužės 17-osios – M. S.), *Volkovysko rajone. Mes buvome stovykloje.*

– Ar aerodromas buvo užmaskuotas? Ar stovėjo kaip rikiuotėje?

– *Stovėjome kaip rikiuotėje, o personalas gyveno palapinėse kitoje aerodromo pusėje. Norint patekti į stovėjimo vietą, reikėjo pereiti visą pakilimo lauką. Vokiečių lėktuvai užskrido, numetė ant aerodromo bombas ir pradėjo šaudyti... Stovėjo visi kaip rikiuotėje, vieniems peršovė variklį, kitiems – važiuoklę. Iš rikiuotės išvedė dvi ar tris eskadriles. Ketvirtoji buvo miško pakraštyje, ji ir išliko, vokiečiai, matyt, jos nepastebėjo, ketvirta valanda buvo* (taip užrašuose, matyt, mintyse turima „ketvirta valanda ryto" – M. S.), *dar tamsoka, atskrido jie iš miško pusės...*

– O kokie lėktuvai?

– *Vienmotoriai naikintuvai. O paskui apie vienuoliktą valandą ar kiek anksčiau atskrido dvimotoriai... Šiuo metu mūsų lėktuvai jau buvo išskleisti, uždengti maskuojamaisiais tinklais... Bet vis tiek matyti balti lėktuvai. Iš didelio aukščio maskuotė gal ir būtų padėjusi. Tačiau jie atskrido nedideliame aukštyje, įžūliai, nes jokio pasipriešinimo nebuvo.*

O lėktuvai buvo nudažyti tik balta spalva?

– *Na, argi mes būtume spėję juos perdažyti, laiko buvo vos kelios valandos. Be to, visus apėmė panika...*

– Bet juk buvo dar 1941 metų pavasario vadovybės įsakymai dėl aerodromų ir technikos maskuotės?

– *Mes apie juos nieko nežinojom.*

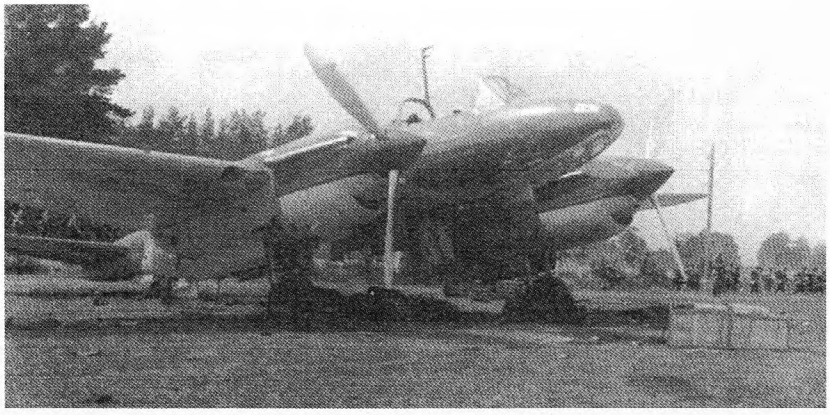
– Dar birželio 21-ąją vakare Žukovas ir Timošenka pasirašė įsakymą dėl karinės parengties. Jis jūsų nepasiekė?

– *Tiesiogiai mums nepranešė.*

O ankstesnis įsakymas nepasiduoti provokacijoms ar buvo?

– *Taip, buvo...*"

Šis pasakojimas gali būti laikomas puikiu pavyzdžiu, kaip totalitarinio režimo sąlygomis realius įvykius ir faktus iš sąmonės išstumia propagandiniai mitai. 1941 metais nuo Rosio miestelio iki artimiausio pasienio taško buvo ne mažiau kaip 100 km. Jeigu tai vadinama „pačiame pasienyje", tai reikia pripažinti, kad 1939 metais rugsėjį Varšuva buvo „pačiame" Rytų Prūsijos pasienyje ir 1939 metų kovą Praha buvo net už Čekijos ribų. Veteranas kare išbuvo tik ketverius metus, o prieš sovietų radijo garsiakalbius –



Sovietų bombonešis Pe-2, paliktas paskubomis traukiantis. 1941 m.

visus 45 pokario metus, todėl tiksliai „prisimena“, kad aerodromai buvo pačiame pasienyje, virtinės prieškario įsakymų dėl aerodromų maskuotės nebuvo, o pasaulyje neegzistavęs „ankstesnis įsakymas nepasiduoti provokacijoms“, pasirodo, buvo...

„... Ir štai jie skrenda virš mūsų. Matyti, kad vokiečiai kiekvieną lėktuvą apšaudo, o mūsų lėktuvuose viskas buvo parengta, bombos jau pakabintos. Mūsų bombos sproginėjo, nuolaužos, bombos ritosi per aerodromą. Ta eskadrilė, apie kurią kalbėjau, kad išliko po pirmojo antskrydžio sveika, pakilo, benzino atsargą išeikvojo (keista kovinė užduotis – M. S.) *ir kaip tik prieš antrąjį antskrydį grįžo ir nutūpė. Tačiau dabar tik vienintelis lėktuvas spėjo pakilti. Išskrido, nusileido Oriole, tačiau sudužo.*

Pas mus tuo metu niekas nežuvo. Mums teliko vienintelis uždavinys – saugoti aerodromą. Visiems išdavė ginklus, o kulkosvaidžius paėmė. Paskui vakare, apie vienuoliktą valandą, nusprendė pasišalinti ir trauktis pėstiems, pasiėmus tik minimumą – milinę, dujokaukę...

– Birželio 22-osios rezultatas – pulkas buvo visiškai sutriuškintas?

–Visiškai.

– Kiek lėktuvų pavyko išsaugoti?

– Nė vieno. Gal būt vieną...

– Ar priešinotės?

– Nebuvo kaip, lėktuvai buvo neparengti...

– Teoriškai, jeigu lėktuvas stovi aerodrome, jis privalo būti pripildytas [degalų] ir turi būti ginkluotas. Galima įlįsti į [šaulio] kabiną ir šaudyti...

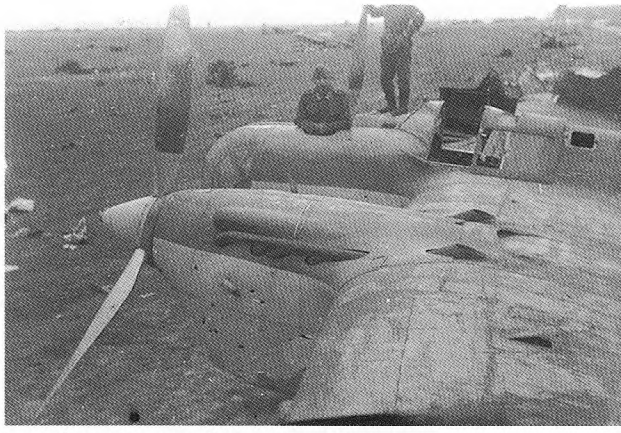
– Prieš pildami benziną į lėktuvą, siųsdavo jį ekspertizei. Tikrino kokybę. O talpyklos su benzinu buvo užantspauduotos.

– Ginklų taip pat nebuvo?

– O ginkluotė sandėliuose... Tik asmeniniai ginklai – šautuvai ir tie buvo išduodami tik...

– Kai jūs traukėtės iš savo aerodromo sugadintą techniką tiesiog palikote ar sudeginote?

– Palikome viską kaip buvo. Vieni lėktuvai jau buvo sudeginti, kiti išvesti iš rikiuotės taip, kad iki nakties suremontuoti būtume nespėję. O sudeginti lėktuvus nebuvo nurodymo.


Vokiečių kariai ant palikto sovietų lėktuvo.

– O jūs girdėjote, kad kas nors birželio 22-osios ryte žuvo arba buvo sužeistas?
– Aš negirdėjau... Mums niekas nepranešė, kad kas nors žuvo. Pats nežinau.
– O kur buvo lakūnai užpuolimo metu?
– Birželio 22-oji buvo poilsio diena. Visa tikroji tarnyba buvo stovyklos teritorijoje. O kur buvo karininkai, negaliu pasakyti. ***Iki pietų visi susirinko*** (paryškinta mano – M. S.).
O viena eskadrilė, kaip jau minėjau, net pakilo į orą.
– Jūs žinojote, kas vyksta kaimyniniuose aerodromuose? Juk ten, už dvylikos kilometrų tiesiai už Nemuno, buvo dar vienas bombonešių pulkas?
– Taip, ten buvo mano žentas Nikolajus Jakovlevičius Kurakinas, 16-ajame pulke, vienoje divizijoje (divizijos, savaime suprantama, skirtingos – M. S.) *buvo sesers vyras. O naikintuvų pas mus nebuvo.*
– Ar jis pasakojo, kaip pulkui prasidėjo karas?
– Sesers vyras buvo prie štabo, aerodromo viršininkas. Tačiau jis nepasakojo. Sesuo pasakojo, kad vyras atėjo ir pasakė: „Surink visa, kas būtiniausia, važiuosite į užnugarį". O jie jau turėjo du vaikus – du sūnus. Jis juos išsiuntė. Matyt, žinojo, kokia tikroji padėtis..." [294]

„Kokia tikroji padėtis". Kariškiui – nuo eilinio techniko iki aerodromo viršininko karas yra netikėta neįveikiama jėga. Ir visa tai vyksta pulke, sėkmingai kovojusiame Suomijos padangėje, kuris vienas iš pirmųjų sovietų KOP gavo pikiruojamųjų bombonešių, iš pradžių Ar-2, paskui Pe-2. Po to pasipriešinti „nebuvo kam", jeigu tikėsime 13 BAP lakūno papulkininkio P. Cupkos memuarais, *„parengti ekipažai, užmaskuotų lėktuvų eskadrilės su pakabintomis bombomis bei ginkluote laukė nuo aušros iki sutemų"*. [217]

Tiesa, vienu aspektu visų dalyvių atsiminimai visiškai sutampa. Kaip rašo Cupka, *„šeštadienio vakare, palikusi vyriausiuoju viršininku štabo operatorių kapitoną Vlasovą, aviacijos pulko vadovybė, dauguma lakūnų bei technikų su šeimomis išvažiavo į Rosį... Visas aviacijos garnizonas liko vidaus tarnybos žinioje. Tarnybai vadovauti buvo pavesta stovyklos budėtojui jaunesniajam leitenantui Usenkai"*.

Jeigu pulkui pirmosiomis karo valandomis vadovauja jaunesnysis leitenantas, o vyresnieji vadai „susirinko tik apie pietus", tai ko dar buvo galima tikėtis?

Pagal panašų scenarijų įvykiai rutuliojosi ir **16 BAP** Čerleno aerodrome. Istorikas iš Gardino D. Kijenka užrašė A. Fiodorovos pasakojimą. Ji karo išvakarėse dirbo 16 BAP karinės prekybos parduotuvės pardavėja. Sprendžiant iš jos atsiminimų, viskas vyko taip: *„Pirmasis antskrydis prieš Čerleną įvyko apie 4 valandą ryto, antrasis – aštuntą*

ryte. Po antrojo antskrydžio lėktuvų, kurie dar galėtų skristi, neliko... Pirmasis antskrydis buvo įvykdytas tiesiog prieš lėktuvų stovėjimo aikšteles, o paskui – prieš palapinių miestelį. Per tą laiką visi jį spėjo palikti ir pasislėpti miške..."

Ir dar vienas, šį kartą vieno įvykio dalyvio sūnaus, pasakojimas:

„*Aš – Georgijus Georgijevičius Salnikovas, 16-ojo BAP šaulio radisto Georgijaus Ivanovičiaus Salnikovo sūnus. Apie 1952–1953 metus jis man, berniūkščiui, papasakojo tragišką karo pradžios istoriją... Pabudo jis nuo griaudėjimo ir šaudymo* (tačiau ne po aliarmo signalo – M. S.). *Jam matant, pakilo eskadrilės vadas Protasovas ir taranavo... Kaip suprantu, tarnavo jo eskadrilėje. Jau vėliau, po valandos, pasirodė vokiečių motociklininkai, prieš kuriuos jie stojo į mūšį, tačiau labai greitai atriedėjo vokiečių šarvuotieji automobiliai su pėstininkais ir teko atsitraukti. Apytiksliai apie* ***10–11 ryto*** (paryškinta mano – M. S.) *tėvas rado paliktą „polutorką", nuvalė sudrėkusį skirstytuvą ir ją užvedė. Iš 16-ojo pulko 20–25 žmonės nusigavo iki Lydos, jie turėjo pulko vėliavą ir štabo dokumentus. Visus juos suėmė, bet greitai paleido...*"

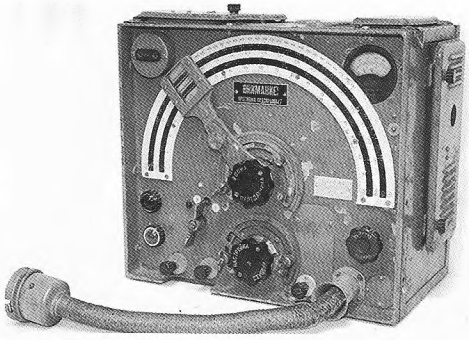
Sovietų 16-ojo bombonešių aviacijos pulko eskadrilės vadas A. Protasovas.

Mano nuomone, patikimiausi duomenys pateikti pardavėjos pasakojime. Pulko personalas spėjo pasitraukti iš aerodromo ir pasislėpė miške. Jeigu kalbėsime apie „vokiečių šarvuotuosius automobilius su pėstininkais", po vieną tokią kuopą, beje, net ne visose buvo, tik vermachto tankų divizijose, o Čerleno rajone jų nebuvo visai. Pėsti vermachto pėstininkai ten pasirodė ne birželio 22-osios rytą, o tik po trijų–keturių dienų. Kodėl pabėgusius iš aerodromo 16 BAP lakūnus suėmė Lydoje, visiškai aišku. Kodėl „greitai išleido"? Anksčiau pateiktas priešlėktuvinės gynybos 229-ojo atskirojo zenitinės artilerijos diviziono vado raportas duoda visiškai įtikinamą atsakymą ir į šį klausimą.

Palikta sudaužyta Raudonosios armijos karinė technika. Štabo automobilis su sumontuota jame radijo įranga. Matyti antenos konstrukcija. 1941 m.

Jau minėtas istorikas D. Kijenka dar į vieną klausimą pateikia visiškai banalų atsakymą:

„Iki pat 10 valandos ryto pulkas nieko nežinojo apie vykstančius kovos veiksmus. Už 2 km nuo (Čerleno) aerodromo Luno miestelio gyventojai išgirdo ir pamatė kaimyninio (9 MAD 13 BAP) Borisovščiznos aerodromo bombardavimą jau 4 valandą ryto. Du gretimus aerodromus skyrė vos 12 km. Tačiau Čerleno aerodromą nuo Luno miestelio skyrė Nemunas ir aukštumoje esantis miško masyvas, kuris, viena vertus, slopino sprogimų garsus, o, kita vertus, paslėpė juodus dūmus, kylančius nuo subombarduotų lėktuvų stovėjimo aikštelių kaimyniniame aerodrome...“ [295]



Raudonosios armijos trumpųjų bangų radijo stoties RSB siųstuvas montuotas bombonešiuose. Buvo naudojamas ir galingose radijo stotyse RAF-KV-3 arba kaip savarankiška radijo stotis RSB-F (РСБ-Ф). Stotys buvo montuojamos automobiliuose, tačiankose, aerorogėse ir t.t.

Stipriai pasakyta. Deja, degančių vieno pulko lėktuvų nepavyko panaudoti vietoj signalinių laužų pranešant kitam pulkui. Kito būdo perduoti informaciją per 6 valandas 12 km atstumu turint pusšimtį lėktuvų neatsirado. Tai, kad jokių Raudonosios armijos radijo ryšio priemonių nebuvo, „žino“ visi ir ginčytis su šiuo „žinojimu“ beviltiška. Apsiribosiu tik trumpa informacija:

– Raudonosios armijos KOP 1941 m. balandžio 1-ają, neskaičiuojant borto radijo stočių (!) turėjo:

– 32 radijo stotis RAT, galia 1,2 kilovato, veikimo atstumas nuo 600 iki 2000 km
– 404 radijo stotis RAF ir 11 AK, galia 400–500 vatų, veikimo atstumas iki 300 km
– 460 radijo stočių RSB ir AK 5, galia 50 vatų, veikimo atstumas nuo 50 iki 100 km. [296]

Blogiausiu atveju 13 BAP bei 16 BAP ekipažus iš miegų turėjo prižadinti pirmasis „vienmotorių naikintuvų“, tikriausiai kalbama apie vieną ar dvi JG-27 „meserščmitų“ grandis, visą pirmąją karo dieną veikusių vietoj lengvųjų bombonešių ir atakos lėktuvų, antskrydis, kurio padariniai buvo palyginti labai nedideli. Pirmieji antskrydžiai prieš abu aerodromus įvyko anksti ryte, galima spėti, apie 4–5 valandą. Jie sutriuškinti buvo daug vėliau, M.Timino duomenimis, tai buvo 2-osios grupės ZG-26 eskadrilės Me-110. 127 NAP „Kovos veiksmų žurnale“ pranešama apie didelės bombonešių Do-215 formuotės antskrydį prieš Čerleną. Iš tikro šis antskrydis „neišbraukė“ dviejų egzistuojančių sovietų bombonešių aviacijos pulkų iš gyvenimo.*

Suprantama, miške pasislėpė ne visi. 13 BAP ekipažai atliko keletą žvalgybos išskridimų, o Cupka memuaruose yra nors ir neaiškiai, bet paminėtas lyg suplanuotas, lyg

* Tiesą pasakius, 16 BAP niekur nedingo. Tuo metu pakeitusioje vadą ir personalą 11 MAD liepos 6-ąją vėl atsiranda jau turėdamas 14 Pe-2, kurie iki mėnesio pabaigos atliko 80 kovinių išskridimų. Galima spėti, kad tai birželio 22-ąją Bobruisko aerodrome buvusios „peškos“, ir lakūnai, kurie „nepersibazavo“ pernelyg toli į užnugarį (CAMO, f. 20054-A, dok. 1, ap. 20, p. 15, 17).

Leitenantas Teodoras Rosivalis (*Theodore Rossiwall*) ant *Messerschmitt Bf 110* sparno. Vakarų Prancūzija. 1940 m.

realiai atliktas vienos eskadrilės pajėgų antskrydis prieš vokiečių aerodromą prie Seldcų. Ko gera, mažiausiai trys 16 BAP lėktuvai pakilo į orą per priešo antskrydį. Paskutinįjį dešimtmetį ne kartą minėtas oro taranas, kurį atliko kapitono Anatolijaus Protasovo ekipažas – kildamas iš Čerleno aerodromo, jis nukreipė savo SB į vokiečių Me-110. Patvirtinti šią versiją vokiečių liuftvafės suvestinėmis kol kas nepavyko. Jokio kito Me-110 junginio Vakarų fronto šiauriniame sparne tiesiog nebuvo, o sunkiųjų naikintuvų eskadrilėje ZG-26 birželio 22-ąją tik du Me-110 buvo nesmarkiai apgadinti. Remiantis vokiečių apskaitos sistema, jie buvo apgadinti 20 ir 30%, t.y. šie gedimai galėjo būti pašalinti aviacijos dalinių remonto padaliniuose. Suprantama, ore kaktomuša susidūrus dviem 7-ių tonų mašinoms, padariniai turėjo būti visai kitokie...

Pirmosios karo dienos veiksmuose suspėjo dalyvauti ir dvi **39 BAP** eskadrilės. Anksti ryte 10 MAD vadas pulkininkas Belovas įsakė divizijos pilotavimo technikos inspektoriui kapitonui Ščerbakovui ir divizijos šturmanui kapitonui Zarukinui atlikti oro žvalgybą 4-osios armijos ruože virš Bugo. 216 Vėliau, kai buvo nustatytos perkėlos vietos į Pinską ryšių lėktuvu, nes laidinis ryšys jau buvo nutrauktas, 39 BAP vadui buvo pasiųstas įsakymas, kuriame nurodyta bombarduoti perkėlose besikeliančią priešo kariuomenę. 7 valandą ryto du SB „devynetai", vienam iš jų vadovavo Ščerbakovas, išvyko į pirmąjį ir paskutinį tą dieną kovinį skrydį. Vokiečių nerūpestingumas ir pasitikėjimas buvo pernelyg didelis, tad ties Bugo perkėlomis, 30 km šiaurės vakaruose nuo Bresto–Melniko ir Janovo–Podliasko rajone sovietų bombonešiai nepatyrė nei priešlėktuvinės

Vokiečių bombonešiai Bf-110 aerodrome.

artilerijos, nei naikintuvų atkirčio. [40] Jeigu tikėsime vėlesne ataskaita, o tikėti ja galime tik su didelėmis išlygomis, per šį išskridimą buvo sunaikinta perkėla, *„taip pat apie batalioną priešo pėstininkų“*. [242] Kaip ten buvo, neaišku, tačiau tai Vakarų fronto ruože buvo pirmasis aviacijos smūgis priešo sausumos kariuomenei.

Tad 39 BAP aktyvūs veiksmai pirmąją karo dieną ir baigėsi. M. Timino duomenimis, smogiamoji grupė, nepraradusi nė vieno lėktuvo, iš karto išvyko į tolimą kelionę, į Bobruisko aerodromą, kuriame vos nusileidusią vadovybės sprendimu 13 BAD perbazavo dar toliau – už Dnepro Rogačiovo rajone esantį Naujosios Serebriankos aerodromą. Birželio 23-iosios anksti ryte vienas 39 BAP bombonešių „devynetas“ atliko kovinį išskridimą prieš šiaurės vakaruose nuo Gardino esantį Sapackinės rajoną, kur iš 4300 m aukščio ant sutelktos vokiečių kariuomenės numetė 90 FAB-100. Beje, tai buvo neįprastai didelė bombų įkrova pagal nusistovėjusias SB panaudojimo sovietų KOP normas. [299] Vėliau šie 18, pagal kitus pranešimus 17 arba 16 SB buvo perduoti į 13 BAD 24 BAP ir iki birželio pabaigos kovojo 13-ojoje aviacijos divizijoje...

O 10 km nuo Pinsko į šiaurės vakarus esančiuose Pinsko ir Žabčicų aerodromuose visą birželio 22-ąją vyko metodiškas 39 BAP lėktuvų naikinimas. Pirmąjį masinį vokiečių antskrydį 7.45 savo memuaruose Belovas įvardija kaip 25–30 bombonešių priešo smogiamosios grupės antskrydį. Žabčicų aerodrome buvo sudeginti 9 lėktuvai SB. 12.00 39 BAP štabo viršininkas majoras Altovičius išsiunčia į fronto KOP štabą tokio turinio telegramą: *„Dviejų antskrydžių metu sudeginta 14 lėktuvų. Keleto mašinų pramušti bakai. Pe-2 visi sveiki. Žuvo du žmonės, sužeista apie dešimt“*. [297] 13.50 majoras Altovičius praneša apie eilinį antskrydį prieš pulko aerodromą. 17.00 fronto KOP štabe priimtas eilinis, užrašytas pieštuku ant telegrafo blanko pranešimas iš Pinsko, tačiau šį kartą jį perdavė ne pulko štabo viršininkas, o vyresnysis leitenantas Kulikovas: *„50% technikos išvesta iš rikiuotės. Dalis jos – 18 lėktuvų – perskrido į Bobruiską. Pulko ir bazės personalas rengiasi aerodromo gynybai. Laukiame jūsų nurodymų ir pastiprinimo, svarbiausia priešzenitinėmis* (taip tekste – M. S.) *priemonėmis. Iš aukščiau esančio štabo niekas nevadovauja“*. [298]

Galbūt galutinį 39 BAP technikos sunaikinimą nutraukė 123 NAP naikintuvai, kurie birželio 22-osios antroje dienos pusėje buvo perbazuoti iš Strigovo į Pinsko aerodromą. Birželio 23-iosios ryte Žabčicų aerodrome dar liko 10 SB. Jų tolesnis likimas neaiškus. Taip pat neaiškus ir 5, kitais duomenimis, 9-ių naujausių Pe-2 likimas. Majoras Altovičius praneša, kad apie 12 valandą dienos „visi Pe-2 buvo sveiki“, tuo metu 4-osios armijos štabo viršininkas pulkininkas, vėliau generolas pulkininkas Sandalovas savo monografijoje apie armijos kovos veiksmus rašo: *„Apie 10 valandą ryto vokiečių aviacija sutriuškino 10 MAD bombonešių pulką Pinsko aerodrome, beveik visus lėktuvus, tarp jų ir naujus bombonešius Pe-2, kuriuose net nebuvo degalų* (praėjus 6-ioms valandoms nuo paskelbto kovinio aliarmo – M. S.), *sunaikino“*. [267]

Pe-2. 1941 m.

Kaip visada svarbius 1941 m. birželio 27-osios sutriuškinimo paveikslo štrichus pateikia 10 MAD 3-iojo skyriaus įgaliotinis draugas Leonovas:

„... *Dėl išsklaidytos* (taip tekste – M. S.) *vadovybės ir negauto įsakymo veikti 39 BAP lėktuvai buvo sunaikinti. Paskutinio antskrydžio metu pakilęs lėktuvas SB numušė priešo lėktuvą „Junkers-88". Zenitiniai kulkosvaidžiai aerodromuose nieko neveikė. Išlikusių lėktuvų kulkosvaidžiai nebuvo panaudoti. Pertraukose tarp antskrydžių niekas nemėgino gelbėti technikos... Visas skraidymo personalas buvo aerodrome, bet nieko nedarė, tai yra nepasitraukė į užnugarį ir buvo sutrikęs, nes nebuvo kuo kariauti* (kur šioje vietoje yra priežastis ir kur padarinys? – M. S.). *Aerodromuose iš esmės rengtasi atremti galimą desanto išmetimą. Bombų, maisto, mundurų atsargos į užnugarį nebuvo išvežtos, bombos neišsklaidytos...*"

3.7. BIRŽELIO 22-OJI. ATSAKOMASIS SMŪGIS

„Nebaigtas sovietų KOP grupuotės išskleidimas" – pastaraisiais metais ši graži formuluotė, vis aktyviau išstumianti senamadišką „netikėtą užpuolimą", turėjo ir pozityvių padarinių. Iš esmės visas Vakarų YKA KOP antrasis ešelonas, dvi bombonešių ir viena naikintuvų divizija, besibazuojantis 1941 m. birželio 22-ąją aerodromuose ryčiau Berezinos ir Dnepro, priešo aviacijai buvo nepasiekiamoje zonoje.

Po „pirmojo triuškinamo liuftvafės smūgio" 12 BAD ir 43 NAD nepatyrė net pačių mažiausių nuostolių. Jeigu kalbėsime apie 13 BAD, tai Bobruisko aerodrome, būtent

Lengvasis bombonešis Su-2.

čia birželio 22-ąją bazavosi divizijos vadovybė bei daugybė aviacijos dalinių įvairiausių padalinių. Tik visai vėlai vakare – 22.40 nedidelė vokiečių bombonešių grupė įvykdė antskrydį, kaip ir reikėjo tikėtis, be naikintuvų priedangos. Vakarų fronto KOP štabo „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 02" tai aprašoma taip: *„Bobruisko aerodromą bombardavo keturi dvimotoriai nenustatyto tipo priešo lėktuvai. Dėl to sugadintas skraidymo laukas ir štabo pastatas. Zenitinė artilerija numušė vieną priešo bombonešį, likusieji nuskrido"*. [300]

Tikriausiai būtent šis epizodas ir paminėtas buvusiojo 13-osios aviacijos divizijos vado memuaruose: *„Vienu metu aerodromą atakavo septyni „Junkeriai". Du numušti iš turelinių [lėktuvų] įrenginių, du padegė nežinomas lakūnas naikintojas, buvęs ore su I-153. Visi keturi bombonešiai nukrito netoli aerodromo"*. [301]

Vėlyvą naktį, 1.15, prieš Bobruisko aerodromą įvykdytas antskrydis, per kurį žemėje buvo sunaikintas lengvasis bombonešis Su-2. [302] M.Timino duomenimis, dar vienas SB prarastas 13 BAD 24 BAP aerodrome. Nesvarbu, kaip ten buvo, tačiau „antrojo ešelono" aviacijos dalinių antžeminiai nuostoliai buvo labai maži ir jokios praktiškos įtakos dalinių kovinei veiklai neturėjo. Po smūgių iš oro jokių nuostolių nepatyrė ir 3-iasis tolimojo veikimo aviacijos korpusas, kurio aerodromai buvo į pietryčius nuo Smolensko. Tad pajėgų priešo aerodromams smogti atsakomąjį smūgį teoriškai buvo.

Suprantama, dar prieš karą buvo sudaryti tokio smūgio planai. Vakarų YKA aviacijos veiksmų plane vykdant mobilizacijos priedangą ir išskleidimą, taip pat kaip ir visų kitų pasienio apygardų priedangos planuose, numatyta: *„Nuosekliais kovinės aviacijos smūgiais į nustatytas priešo bazes ir aerodromus, taip pat kovos veiksmais ore sunaikinti priešo aviaciją ir nuo pat pirmųjų karo dienų įsiviešpatauti ore"*. Vakarų YKA planas skiriasi tik tuo, kad išslaptintame ir prieinamame istorikams tekste „Apygardos KOP panaudojimo planas" numatytas bei nurodytas pajėgų paskirstymas:

„Pagal iškeltus uždavinius ir turimą bombonešių aviaciją apygardos KOP daliniai gali spręsti tokius uždavinius:

a) vienu metu, pridengdama bombonešių aviacijos veiksmus, naikintuvų aviacija smogti žinomiems priešo aerodromams bei bazėms, išdėstytoms pirmojoje zonoje iki Insterburgo (dabar Černiachovskas), Alenšteino (dabar Olštynas), Mlavos, Varšuvos, Demblino ruožuose. Šiam uždaviniui vykdyti reikia 138 grandžių, turime 142 grandis, t.y., panaudoję visą esamą bombonešių aviaciją, galime išspręsti šį uždavinį vienu metu;

b) bombonešių aviacijos antrojo skrydžio metu smogti priešo aerodromams ir bazėms, išdėstytoms antrojoje zonoje – Keningsbergo, Marienburgo, Torno, Lodzės ruožuose. Šiam tikslui gali būti panaudoti SB, Pe-2, AR-2 lėktuvų tipai, kurių turime 122 grandis. Šiam uždaviniui spręsti reikia 132 grandžių, trūksta 10 grandžių. Bombonešių, vykdančių šį uždavinį, naikintuvų aviacija lydėti negali, to neleidžia jų veikimo spindulys...“ [303]

Labai gaila, bet plano priedai bei konkretūs šių divizijų uždaviniai kol kas neprieinami, ir mes nežinome, koks konkretus buvo „nustatytas“ aerodromų ir bazių skaičius. Neaišku, kuo remiantis gautas reikiamas 138 grandžių skaičius, t.y. vos šiek tiek daugiau nei 400 lėktuvų, kurių vienu metu smogto smūgio pagal skaičiavimus pakaktų sutriuškinti priešo aviaciją 100 km ruože į vakarus nuo sienos. Jeigu vadovausimės šiandieninėmis žiniomis, tai po 400 lėktuvų 20 pagrindinių liuftvafės 2-ojo oro laivyno bazavimo aerodromų patirtas smūgis galėjo būti gana juntamas. Suprantama, jei būtų smogta „vokiečių stiliumi“, t.y. iš skutamojo skridimo aukščio, antskrydis po antskrydžio...

1941 metų birželio 22-ąją, praėjus vos keletui valandų nuo kovos veiksmų pradžios, Vakarų fronto bombonešių aviacijos prieškario planus reikėjo radikaliai pakeisti. Pirma, todėl, kad „bombonešių aviacijos veiksmus pridengti naikintuvų aviacija“ pasidarė neįmanoma. 11-osios, 9-osios ir 10-osios aviacijos divizijų naikintuvų pulkai net pačiu geriausiu atveju beviltiškai kovojo stengdamiesi išlikti patys. Blogiausiu atveju nustojo egzistuoti kaip valdomas, kovingas kovos vienetas. Antra, karas prasidėjo visai ne pagal sovietų vadovybės planus, priešo sausumos kariuomenė tiesė perkėlas per pasienio Bugą arba tiesiog pervažiuodavo nesusprogdintais tiltais ir Vakarų fronto vadovybei kilo labai sunkus klausimas dėl fronto KOP uždavinių prioriteto. Ar verta vykdyti anksčiau sumanytą operaciją slopinant priešo aviaciją „žinomuose aerodromuose ir bazėse“, ar reikia nedelsiant persijungti į tiesioginį savo sausumos kariuomenės palaikymą ugnimi?

Vargu ar šiandien pavyktų suformuluoti vienareikšmį atsakymą net aukščiausio lygio kariniams specialistams, nes viskas grindžiama potencialiomis ir realiomis Raudonosios armijos kariuomenės galimybėmis. Teoriškai norint sugriauti keltų perkėlą kariuomenių sąlyčio ruože, visiškai neverta „vaikyti“ deficitinį bombonešį 400 km atstumu nuo Bobruisko iki Bugo, šį uždavinį gali ir privalo išspręsti pati masiškiausia divizijos grandies lauko artilerija. Galiausiai karinė aviacija sugalvota ne tam, kad pa-

Pasienio tiltas per Bugą. 1941 m. birželis.

keistų pigią patranką kuo nors labai brangiu, o būtent tokiems uždaviniams, kurių artilerija negali išspręsti iš principo. Pavyzdžiui, bombarduoti aerodromus, esančius daug toliau nei 20–30 km už fronto linijos.

Viskas keičiasi, jei nuo abstrakčių schemų pereisime prie realios birželio 22-osios tragedijos. Beprotiško chaoso banga nuo pasienio stulpų jau ritosi į rytus, paskui traukė kol kas dar ginkluota raudonarmiečių minia. Tokioje situacijoje atrodė protingas fronto vadovybės noras giliame užnugaryje panaudoti esančią, kol kas dar valdomą ir kovingą aviaciją vien taktiniams uždaviniams spręsti. Paversti ją panašia į „greitąją pagalbą". Iš tiesų išėjo kitaip.

Raudonosios armijos palikti, vokiečių surinkti pabūklai. 1941 m.

Pirmosiomis karo dienomis į nelaisvę patekę raudonarmiečiai. 1941 m.

Birželio 22-ąją 9.00 Vakarų fronto KOP vadas generolas majoras Ivanas Kopecas pasirašė gavęs gynybos liaudies komisaro „Direktyvą Nr. 2“ – „aviacija turi smogti į vokiečių teritorijos gilumą apie 100–150 km“. Jau praėjus 5 valandoms nuo karo pradžios, 9.30 ryto fronto KOP štabe buvo pasirašytas „Kovinis įsakymas Nr. 01“.

„1. Vokietijos kariuomenė ir aviacija pažeidė mūsų sieną ir įvykdė antskrydžių prieš mūsų sausumos dalinius ir taikius miestus. Jos KOP įvykdė antskrydžių prieš Gardino, Volkovysko, Lydos ir kitus punktus.

Kovos veiksmų rajone debesuotumas – 3–4 balai.

2. Dešinėje veikia Pabaltijo YKA, kairėje Kijevo YKA aviacija.

3. 1941-06-22–1941-06-23 Vakarų fronto KOP uždavinys sunaikinti priešo aviaciją Suvalkų ir Terespolio ruože (vakariau Bresto – M. S.) *priešo kariuomenės kolonas bei susitelkusią priešo kariuomenę Suvalkų kyšulyje.*

1) 9, 10, 11 MAD veikti pagal armijų KOP vadų nurodytus uždavinius.

2) 1941-06-22 13 BAD Cechanoveco ruože (pasienio kaimelis 45 km į pietryčius nuo Belsko – M. S.) *sunaikinti prasiveržusią tankų koloną. Vienas pulkas turi sunaikinti priešo grupuotę Rygolo, Mikašuvkos, Gorčicos rajonuose** (visi punktai Suvalkų kyšulio pasienyje – M. S.).

3) 97 BAP (šis13-osios aviacijos divizijos pulkas buvo ginkluotas artimojo veikimo bombonešiais Su-2 – M. S.) *perduoti 9 MAD vadui, nutupdyti jį Kurjanų [aerodrome]* (7 km į pietryčius nuo Bialystoko – M. S.).

4) 3-iasis tolimojo veikimo bombonešių korpusas per 1941-06–22–1941–06-23 sunaikina sutelktą kariuomenę Suvalkuose, Pšasnyše (75 km vakariau Lomžos – M. S.). *Naktinių antskrydžių metu sugriauti Varšuvos, Kenigsbergo aviacijos gamyklas.*

5) 212 tolimojo veikimo bombonešių aviacijos pulkui 1941-06-22–1941-06-23 naktinių antskrydžių metu sunaikinti Kenigsbergo aviacijos gamyklas.

6) 12 BAD dviem pulkams per 1941 metų birželio 22-ąją dieną sunaikinti priešo tankų grupuotę Suvalkų kyšulio rajone.

7) 3-iasis sunkiosios bombonešių aviacijos pulkas pavieniais naktiniais antskrydžiais sugriauna sandėlius Suvalkų rajone ir Suvalkų kyšulyje.

8) 1-ajam sunkiosios bombonešių aviacijos pulkui atskirais naktiniais antskrydžiais sunaikinti skraidymo techniką Sokoluvo (30 km šiauriau Sedlcų – M. S.), *Sedlcų, Lukuvo* (30 km piečiau Sedlcų – M. S.), *Biala Podliaskos aerodromuose.*

4. Mano vadavietė – Vakarų fronto KOP štabas, Minskas.

Vakarų fronto KOP vadas generolas majoras Kopecas
Vakarų fronto KOP štabo viršininko pavaduotojas pulkininkas Taranenka“ 304

* Čia ir toliau šiame skyriuje pavadinimai pateikiami pagal šiuolaikinius Lenkijos vietovardžių rašymo variantus. Teksto orginaluose vartojami patys įvairiausi jų variantai.

Tankas PZ IV įklimpo pakrantės dumble forsuodamas upę netoli Bresto. 1941 m.

Vokiečių karininkai važiuoja į Bresto tvirtovę. 1941 m.

Taigi numatyta labai aktyvi kovinė veikla visomis kryptimis ir įvairiausi uždaviniai. Vargu ar tuo metu generolas Kopecas mąstė apie savižudybę... Deja, įsakyme tiksliai numatyto pagrindinio uždavinio nerasite, galvota apie būdą, kaip vienu metu vykdyti visas užduotis. 9 valandą ryto įsakymo sudarytojai vis dar klaidingai įsivaizdavo priešo grupuotę ir jos planus. Būtent tai lėmė SSRS gynybos liaudies komisaro pasirašytos birželio 22-ąją 9 vakare „Direktyvos Nr. 3" turinį. Fronte nuo Polesės pelkių iki Baltijos pagrindine buvo laikoma Suvalkų grupuotė, o 2-osios Guderiano tankų grupės proveržis vakare nuo Bresto Kobrino link vis dar buvo laikomas pagalbiniu, atitraukiančiu dėmesį smūgiu. Būtent todėl, remiantis šiuo požiūriu, Vakarų fronto KOP pagrindiniu pastangų tašku turėjo tapti „Suvalkų kyšulys".

Dar viena žvalgybos klaida tapo neegzistuojanti „tankų kolona Cechanovičių ruože". Kovai su ja buvo manoma panaudoti pačią stambiausią fronto KOP bombonešių diviziją, o birželio 22-osios vakare kovai su „vokiečių tankų divizija, prasiveržusia į Belską" panaudojo ir fronte patį galingiausią 6-ąjį mechanizuotąjį korpusą. Smogti smūgį liuftvafės bazavimosi aerodromams buvo numatyta tik birželio 23-iosios naktį, t.y. iš anksto neprisitaikius, ir tam panaudoti tik vieną sunkiųjų bombonešių pulką. Vargu ar buvo galima tikėtis labai reikšmingų rezultatų, ypač atkreipus dėmesį į tai, kad iš keturių nurodytų įsakyme punktų dviejuose – Sokoluve ir Lukuve – vokiečių aviacijos dalinių iš viso nebuvo.

Labai svarbu ir kartu keista, kad įsakyme, detaliai nurodančiame uždavinius net iki atskirų pulkų lygio, visiškai „iškrito" visa divizija – 43 NAD. Suprantama, apie egzistuojančią diviziją, t.y. keturis visiškai sukomplektuotus lėktuvais ir lakūnais naikintuvų pulkus fronto KOP štabe nepamiršta. Buvęs 43 NAD vadas savo memuaruose įsakymo įteikimo aplinkybes aprašo taip:

„... Kai nuaidėjo skambutis iš apygardos aviacijos štabo, buvo jau seniai išaušę. Kiek atsimenu, tarp penktos ir šeštos valandos ryto. Skambino apygardos KOP vadas:

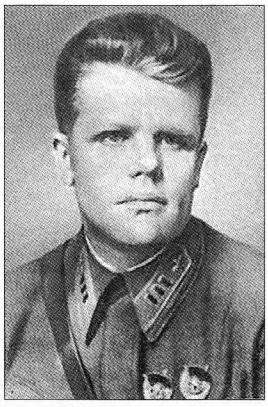
– Mus bombarduoja. Su Černychu ir Ganičevu ryšio nėra...

Tai buvo pirmasis pranešimas apie prasidėjusį karą, kurį aš išgirdau. Kopecas kalbėjo ramiu balsu ir man pasirodė, kad net pernelyg neskubėdamas. Aš tylėjau.

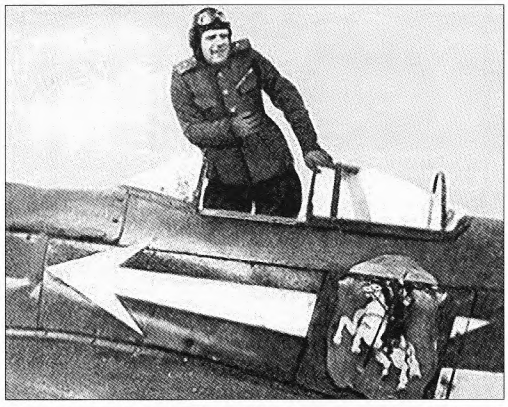
– Dviem pulkais pridenk Minską. Vienu – Baranovičius. Dar vienu – Puchovičius.

Tai buvo įsakymas. Aš kaip priklauso atsakiau, kad įsakymą supratau ir priėmiau.. Nieko neklausiau. Kopecas patylėjo, nors man atrodė, kad turėtų dar ką nors pasakyti. Tačiau ištarė tik vieną žodį:

– Veik". [238]



Leitenantas G. Zacharovas kovų Ispanijoje metu. 1936 m.



Generolas majoras G. Zacharovas savo lėktuvo Jak-3 kabinoje. 1945 m. pavasaris.

Birželio 22-osios 12.00 fronto KOP štabo „Operatyvinė suvestinė Nr. 01" patvirtina, kad generolo Zacharovo atmintis neapgavo: *„43 NAD persibazavo į aerodromus – 160 NAP 39 lėktuvai į Loščicą; 161 NAP 40 lėktuvų į Slepianką* (tai du aerodromai Minsko priemiesčiuose – M. S.), *163 NAP į Puchovičius* (geležinkelio stotis 65 km į pietryčius nuo Minsko – M. S.), *162 NAP 36 lėktuvai, Baranovičiai; užduotis dengti Baranovičius, Minską".** [305] Sprendžiant iš nurodyto lėktuvų skaičiaus, iki pietų perbazavimas dar nebuvo pilnai įvykęs. Vakarinėje „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 02" konstatuojama: *„Du 43 NAD pulkai dengė Minską ir du pulkai – Baranovičius... Su priešu nesusitiko, nuostolių nėra."* [306] Faktiškai keturi naikintuvų pulkai nieko neveikė pačią karščiausią, pirmąją kovos ore dieną. Šių dienų akimis, fronto KOP vado sprendimas gali pasirodyti šiurkšti klaida, tačiau, prieškario supratimu, tikėtiną milžinišką priešo aviacijos kiekį noras didelėmis naikintuvų pajėgomis pridengti Minską ir Baranovičius, t.y. esamą bei būsimąją fronto štabo dislokacijos vietas, yra visiškai pateisinamas.

Taip susiklosčius aplinkybėms, bombonešių pulkams teko veikti be jokios naikintuvų priedangos. Pirmojo ešelono naikintuvus prie savo aerodromų „pririšo" priešas, o 43 NAD naikintuvus – vado įsakymas. Susiklosčius tokiai padėčiai, bombonešiams teliko tikėtis aklos sėkmės. Beje, ją sutikti galimybių buvo ne tiek jau mažai. Priminsim, kad milžiniškoje „Centro" armijų grupės puolimo ruožo erdvėje vokiečiai turėjo tik

* Dokumente nurodyta, kad Baranovičiuose buvo 163 NAP, o 162 NAP persibazavo į Puchovičius, tačiau, sprendžiant iš visų kitų dokumentų, tai tik spausdinimo klaida.

Rytų fronte lauko sąlygomis remontuojami vokiečių naikintuvai Bf-109. 1941 m.

315 tvarkingų vienmotorių naikintuvų, o tokiomis pajėgomis nuolat, nuo aušros iki sutemų pačią ilgiausią metų dieną, patruliuoti jie negalėjo. Be to, didelė liuftvafės 2-ojo laivyno kovai tinkamų naikintuvų dalis daugybę kartų atakavo sovietų aerodromus, o tai dar labiau sumažino raudonžvaigždžių bombonešių tikėtiną susitikimą su priešo naikintuvais.

Deja, šioje „rusiškoje ruletėje" pasisekė ne visiems.

„Kovinis pranešimas Nr. 1", 13 BAD štabas, Bobruiskas

13 BAD grandžių vadų kursantai 1941-06–22 10.45 devyniolika SB bombardavo Kosuvą. H=900 metrų. Uždavinys įvykdytas. Pažymėti tiesioginiai pataikymai. Numesta 114 FAB-100.

10.55 Sterdynios rajone skrendant viražu nuo taikinio H-900 metrų atakuoti 20 Me-109. Trofėjai (taip tekste –M. S.) *4 Me-109.*

10.45 pastebėtas tankų iš Kosuvo į Nurą judėjimas (skaičius nenustatytas). H-900.

Nuostoliai: 18 SB, iš jų 4 SB nusileido savo teritorijoje Kobylos rajone, 22 kilometrai ryčiau Kosuvo. 1 ekipažas grįžo.

Oras....

13 BAD štabo viršininkas pulkininkas Telnovas". [300]

Taip šis tragiškas epizodas aprašytas bejausme operatyvinio dokumento kalba. 13 BAD vado generolo Polynino atsiminimuose išliko daug spalvingesnių vaizdų:

„Iš kabinos lėtai išlenda majoras Nikiforovas (divizijos grandžių vadų kursų viršininkas – M. S.). *Jo išvaizda baisi: akys pasruvusios krauju, veidas išbalęs, lūpos pamėlusios. Jis buvo taip sukrėstas, kad keletą minučių negalėjo ištarti nė žodžio.*

– Kas atsitiko, pasakokite, – klausiu jį, jausdamas, kad įvyko didelė nelaimė.

– Sumušė. Visus sumušė, – buku žvilgsniu jis įsistebeilijo į žemę.

Aš labai retai prarasdavau savitvardą, tačiau šiuo metu pradėjau drebėti.

– Kaip visus? – klausiu aš lakūną.

Priėjo ekipažo šturmanas, suglostė nuo prakaito šlapius plaukus ir pasakė:

– Savaime suprantama, ne visus, bet daugelį. Nutūpė kur pakliuvo. Kas lauke, o kas už fronto linijos...“ [301]

Tame pačiame triuškinamame mūšyje, kuris įvyko Kosuvo padangėje, buvo numušti ir aštuoni Raudonosios žvaigždės 24 BAP bombonešiai. Dvi šio pulko eskadrilės, iš viso 21 SB, beveik tuo pačiu metu, kaip ir du majoro Nikiforovo „devintukai“ Cechanoveco rajone mėgino aptikti neegzistuojančią priešo tankų koloną, o kad aptikti nepavyko, jie iš 1800 metrų aukščio numetė bombas ant Kamenčiko ir Malkinia Gurnos (abu miesteliai ant Bugo kranto, 20 km į rytus bei 15 km į šiaurę nuo Kosuvo – M. S.) rajone susitelkusios vokiečių kariuomenės. [40]

51-osios eskadrilės lakūnai prie Bf-109. 1941 m.

Vokiečių tankų ten nebuvo, tačiau vos už 20 km į pietvakarius nuo Kosuvo buvo Staravesio aerodromas, kuriame bazavosi JG-51 eskadrilės 1-oji naikintuvų grupė. Sprendžiant iš vokiečių naikintojų pergalių sąrašo, šiame triuškinamame mūšyje dalyvavo dvi šios „meserių“ eskadrilės grupės ir viena Sedlcų aerodromo eskadrilės 2-oji grupė. Vokiečiai pareiškė numušę 31 bombonešį ir, nors labai gaila, tai buvo visai nesmarkiai perdėta. Iš užduoties iš viso, įskaitant ir priverstinai nutūpusius, negrįžo dvidešimt šeši SB iš 24 BAP bei grandžių vadų kursų. 51-osios eskadrilės asai sėkmingai padidino asmeninius pergalių sąrašus, pavyzdžiui, H. Hofmajeris nurodė numušęs keturis lėktuvus. Beje, tame mūšyje buvo sugadintas vienintelis – šio naikintojo – lėktuvas.

Lakūną naikintoją H. Hofmajerį (*H. Hofmayer*) po mūšio pasitinka eskadrilės draugai. 1941 m.

13 BAD vado įsakymu 24 BAP bombonešiai, įvykdę užduotį, turėjo nusileisti Žabčicų aerodrome ties Pinsku, t.y. persibazuoti arčiau fronto linijos, o šeši kiti SB, vadovaujami kapitono Lozenkos, nusprendė grįžti į Teikičių aerodromą (15 km į šiaurės rytus nuo Bobruisko – M. S.) ir tik 7 lėktuvai nusileido Žabčicų aerodrome. Iš karto pažymėsime, kad būtent šis septynetas buvo vienintelis Vakarų fronto bombonešių aviacijos padalinys, kuris 1941 metų birželio 22-ąją atliko po du kovinius skrydžius. Susitvardę po visai pateisinamo jaudulio

Meserschmitt Bf-109 remontuojamas lauko sąlygomis. Norint sutaisyti lėktuvo važiuoklę (šasi) jis keliamas didžiuliu keltuvu. 1941 m.

susitikus pirmą kartą su vokiečių naikintuvais, 24 BAP bombonešiai, vadovaujami vado pavaduotojo politiniam darbui bataliono komisaro Kalinino, vėl išskrido į Cechanoveco rajoną, kur iš 1400 metrų aukščio numetė bombas ant persikėlusių per Bugą susitelkusių vermachto pėstininkų. Kaip žinoma, „drąsaus kulka bijo" ir šiame skrydyje jie nesutiko priešo naikintuvų.

Vienas SB buvo numuštas zenitininkų ugnimi ir priverstinai nusileido tuo metu dar sovietų teritorijoje.

Kiti 13 BAD trys bombonešių pulkai – 121-asis, 125-asis ir 130-asis kovos veiksmus pradėjo smarkiai vėluodami. Tik prieš pat pietus į orą pakilo trys 121 BAP devynetai. Vykdydami numatytą uždavinį jie numetė bombas ant sutelktos priešo kariuomenės Losicos, Sarnakų, Konstantinuvo trikampyje (50 km į rytus nuo Sedlcų – M. S.). Iš didelio aukščio, nuo 4000 iki 7000 metrų, t.y. nelabai prisitaikę, jie numetė 60 FAB-100 ir 102 FAB-50. Viena iš trijų eskadrilių, nesutikusi priešo naikintuvų, be nuostolių grįžo į Bobruisko aerodromą. [307] Kitiems dviem padaliniams šiek tiek nepasisiekė.

121 BAP 2-ąją eskadrilę taikinio rajone atakavo, remiantis ekipažų raportais, keturi naikintuvai Me-109. Vienas bombonešis užsidegė ore, kiti sugebėjo išvengti mūšio ir 14.10 grįžti į Novaja Seriabriankos aerodromą. 5-ąją aviacijos eskadrilę atakavo ir beveik visą sunaikino didelė vokiečių naikintuvų grupė. Pagal ekipažų raportus, tai buvo eskadrilės JG-51 4-osios grupės dviejų eskadrilių naikintuvai – 9 lėktuvai Me-109 ir Me-110 iš Krževicos aerodromo. Šis susitikimas 121 BAP štabo „Operatyvinėje suvestinėje Nr.01" aprašytas taip: *„Užsidegę virš priešo teritorijos du SB lėktuvai sklendė į savo teritoriją, ir penki pradėję atsilikti lėktuvai traukė į savo teritoriją už Bugo. Dėl priešo naikintuvų atakų stebėti savo lėktuvų nebuvo galimybės..."* [307]

Būtina pažymėti, kad 13 BAD patirti minėtų aviacijos dalinių dideli nuostoliai daugiausia buvo absoliučiai betiksliai. Bombos numestos ant trečiaeilių taikinių, jeigu ne į tuščią lauką, o tuo metu, būtent šiomis valandomis, susigrūdusios Bresto rajone prie perkėlų per Bugą vermachto 2-osios tankų grupės tankų ir motorizuotosios divizijos išvengė veiksmų iš oro.

Tokiame nelinksmame fone atrodė, kad 130 BAP veiksmai gali baigtis didele sėkme.

Šis pulkas iš 13 BAD vado gavo nurodymą *„Biala Podliaskos aerodrome sunaikinti techniką, sandėlius, šaudmenis“*. Toks aerodromas iš tikro egzistavo, jame bazavosi štabas ir pikiruojamųjų bombonešių StG-77 eskadrilės 1-oji aviacijos grupė. Nerangus „vyžočius“ Ju-87 net iš išorės nebuvo panašus į naikintuvą, o dar mažiau iš tiesų galėjo pasipriešinti bombonešių antskrydžiui. Atakuoti Biala Podliaskos aerodromą buvo pakelti trys SB devynetai. Vieną iš jų vedė pats 130 BAP vadas majoras Krivošapka, o kitą jo pavaduotojas kapitonas Kolomijčenka. 40 162 fugasinės bombos FAB-100 nulėkė pasitikti potencialių savo aukų. Tai, kas paskui įvyko taikinio rajone, gali būti dar vienas pavyzdys, paneigiantis kruopščiai sukurptą mitą apie tarsi neišvengiamą smūgio aerodromui efektyvumą.

Vokiečių priešlėktuvinio kulkosvaidžio MG-34 tarnyba.

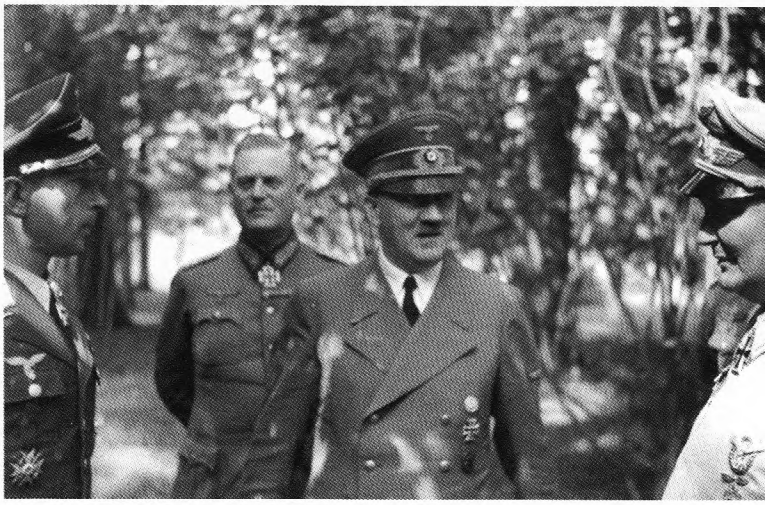
13.15 sovietų naikintuvai pasirodė padangėje virš Biala Podliaskos 5 km aukštyje, savaime suprantama, dėl to tapo neįmanoma nors kiek tiksliau numesti bombas. Abejotina, ar apskritai iš tokio aukščio įmanoma įžiūrėti skraidymo lauko pakraštyje užmaskuotus lėktuvus? Vokiečių aerodromas nemiegojo ir atakuojančius pasitiko tankia zenitinių priemonių ugnimi, o juk eskadrilė StG-77 „apsigyveno“ Biala Podliaskoje ne prieš pusantrų metų, bet vos prieš nepilnas dvi savaites. Bombonešių numušti vokiečių zenitininkams nepavyko, tačiau lėktuvų rikiuotė buvo išardyta ir bombų smūgio tikslumas dar sumažėjo. Rezultatas: „kalnas pagimdė pelę“ ir dvidešimt septynių SB antskrydis vokiečiams baigėsi prarastu vienu mokomuoju treniruočių FW-58 bei dar viena šio tipo mašina buvo sugadinta*.

Smogiamajai grupei besitraukiant nuo taikinio, prasidėjo svarbiausi įvykiai. Ne visai aišku, iš kur vokiečių naikintuvai atsirado tokiu greičiu, nors ir kokiomis nuostabiomis techninėmis taktinėmis charakteristikomis buvo apdovanotas „meserščmitas“ Bf-109, bet ir jam pakilti į 5 km aukštį reikėjo šiek tiek daugiau nei 5 minučių. 5 minutės, tai 300 sekundžių ir per tokį laiką SB galėjo neprievartaudami variklių nutolti nuo bombų išmetimo objekto 30–35 km. Triuškinamame mūšyje dalyvavo II/JG-51 iš Sedlcų aerodromo bei I/JG-53 naikintuvai iš Krževicos aerodromų, taigi vokiečiams dar reikėjo įveikti 40–60 km atstumą nuo pakilimo vietos iki Biala Podliaskos. Vokiečių antžeminiai išankstinio aptikimo bei pranešimo postai greičiausiai 130 BAP lėktuvus pastebėjo dar šiems esant virš Bugo ir nedelsdami iškvietė naikintuvus.

* Dvimotoris daugiavietis lėktuvas sukonstruotas kaip mokomoji mašina rengti bombonešio ekipažams, o vėliau Fw-58 naudotas kaip transporto, ryšių bei sanitarinis lėktuvas.

Galutinis rezultatas – 20 numuštų SB, nors liuftvafės pilotų sąraše buvo nurodyti net 32. Šiame nelemtame mūšyje dalyvavo ir vyresnieji vokiečių vadai. Verneris Meldersas nurodė numušęs tris bombonešius, beje, eskadrilės vadui tai buvo jau ne pirmas birželio 22-osios išskridimas, o III/JG-51 vadas Richardas Lepla pranešė apie dvi pergales. Grįžę į savo aerodromą likę septyni 130 BAP ekipažai, deja, pulko vadas pateko tarp žuvusiųjų, pranešė apie numuštus devynis priešo naikintuvus, tačiau, nors labai gaila, nieko panašu į teisybę nebuvo. [40]

Vokiečių lakūnas asas JG-51 eskadrilės vadas kapitonas R. Lepla (*R. Leppla*).



Vokiečių lakūnas asas V. Meldersas (kairėje), generolas feldmaršalas Vilhelmas Keitelis (*Wilhelm Keitel*), Vokietijos reichskancleris Adolfas Hitleris, liuftvafės vyriausiasis vadas generolas feldmaršalas Hermanas Geringas (*Hermann Göring*).

O štai 125 BAP pilotams šią dieną stebuklingai sekėsi. Pagal užduotį jie išskrido prie objektų „Suvalkų kyšulyje“, kuris buvo tiesiog „prifarširuotas“ liuftvafės naikintuvų dalinių. Į tolimąjį reidą pulkas pakilo iš Minkos aerodromo Berezinos ir Dnepro tarpupyje. Kaip ir kituose 13 BAD pulkuose, į pirmą išskridimą pakilo 27 SB ir į mūšį juos vedė pats pulko vadas, kaip ir kitais atvejais, be naikintuvų priedangos. 125 BAP bombonešiai buvo daug sunkesni, jie pasikrovė po 8 bombas kiekvienai kovinei mašinai ir smogė iš 1200 metrų aukščio. Kaip atidus skaitytojas jau galėjo pastebėti, aprašant sovietų aviacijos veiksmus, toks mažas bombų išmetimo aukštis pasitaiko gan retai. Remiantis ekipažų raportais, taikinio rajone atsirado daugybė gaisro židinių. [40]

Liko tik sužinoti, kur buvo tiksliai numestos šios 162 FAB-100 ir 54 FAB-50. Užduotis numatė *„sunaikinti priešo kariuomenę Rygolo rajone, Servos ežeras“*, t.y. 30 km į pietryčius nuo Suvalkų, beveik prie pat sienos. Priešas ten tikrai buvo, tą dieną ruože tarp Suvalkų ir sienos buvo sunku rasti laisvą ruožą be sutelktos vokiečių kariuomenės. Tačiau pulko vadas ataskaitoje nurodo atakavęs priešo aerodromą! Patys vokiečiai pažymi, kad Berlyno laiku 13.10 bombarduotas Beržinkos aerodromas, kuris buvo apytikriai 20 km atstumu nuo „Rygolas, Servos ežeras“ ruožo.

JG-53 – V. Melderso eskadrilė po apdovanojimo ir jos šuo. 1940 m.

Kodėl taip įvyko? Navigacijos klaida, dėl kurios 125 BAP bombonešiai atsidūrė virš vokiečių aerodromo? Ar į Beržinkas smogė kuri kita sovietų lėktuvų grupė? Nežinia, kaip ten buvo, bet abi pusės patyrė minimalių nuostolių. Beržinkų aerodrome buvo sunaikintas tik vienas mokomasis treniruočių lėktuvas. Vokiečių naikintuvai iš ten dislokuotos II/JG-27 grupės sugebėjo antskrydžiui atremti pakelti tik dvi grandis, kurių veikimas pasirodė mažai efektyvus. Galbūt dėl to kalta palyginti žema lakūnų grupės kvalifikacija lyginant su „Melderso" eskadrile, kurią rengė atakuoti būtent antžeminius taikinius. Du SB apgadino priešlėktuvinė ugnis ir jie priverstinai nutūpė į rytus nuo fronto linijos. Vienas šaulys radistas žuvo ore, du sužeisti.

13-osios aviacijos divizijos penktasis iš eilės 97 BAP buvo perginkluojamas naujausiu „pusiau bombonešiu" Su-2, kurių karo pradžioje pulke buvo 35. 199 13 BAD vado įsakymas – *„Bobruisko aerodrome, 97-ajame artimojo veikimo bombonešių aviacijos pulke vykdyti treniruočių skrydžius. Būti pasirengusiems 1941-06-22 18.00 persibazuoti į Kurjanų aerodromą"* – įsakymas nebuvo įvykdytas arba buvo laiku atšauktas. Tad pulkas liko ankstesniame bazavimosi rajone – Bobruisko oro mazgo aerodromuose.

12-oji bombonešių divizija, kurios valdymas ir štabas buvo Vitebsko aerodrome, turėjo penkis aviacijos pulkus. Deja, žvelgiant, kaip realiai pasirengta kovai, jie, kaip sakoma, buvo „vienas už kitą „nuostabesnis". 6 BAP, sprendžiant iš numerio, „senas" kadrinis aviacijos pulkas buvo pasirengimo, tarsi performavimo, o gal išformavimo stadijoje.* Pulkas turėjo 72 lakūnus, 62 šturmanus ir 73 šaulius radistus, tačiau pasirengusiais kovai buvo laikomi tik 25 ekipažai. Pulke buvo tik 18 SB lėktuvų

43 BAP ir 209 BAP buvo perginkluojami lėktuvais Su-2. Jų iki birželio 22-osios buvo atitinkamai gauta 25 ir 15. Be to, 43 BAP sąrašuose vis dar buvo 46 RZET lėktuvai.

* Raudonosios armijos KOP aviacijos pulkų perginklavimo nauja technika 1941 metų plane 6 BAP nepaminėtas.

Beviltiškai pasenęs žvalgybinis biplanas, kurį naudoti vietoj lengvojo bombonešio jeigu ir buvo įmanoma, tai tik su patikima naikintuvų priedanga. 215 BAP, sprendžiant iš pavadinimo, buvo „bombonešių" pulkas, bet ir jis ginkluotas penkiolika biplanų I-15bis. Pagal ikikarinius Raudonosios armijos KOP vadovybės planus 1941 metų ketvirtąjį ketvirtį jis turėjo būti perginkluotas atakos lėktuvu Il-2. Visuose šiuose pulkuose buvo labai didelis perteklius skraidymo personalo, kuriam nebuvo kuo skraidyti. Vieninteliu normaliai sukomplektuotu 12 BAD pulku buvo galima laikyti 128 BAP, ginkluotą 41 bombonešiu SB. Pulke ekipažų buvo gerokai daugiau – 68, bet tarp jų „pasirengę kovai" tik 31. [199]

Birželio 22-ąją 7.55 divizijos štabe gautas fronto KOP štabo vadinamasis „Išankstinis nurodymas Nr. 01", kuriame numatyta: *„Du, 128-asis ir 43-iasis, pulkai privalo sunaikinti sutelktą kariuomenę Rudavkos, Mikašuvkos* (20 km į šiaurės rytus nuo Augustavo – M. S.) *rajonuose. Rytiniame Suvalkų pakraštyje sugriauti sandėlius. Po atakos 128 BAP leidžiasi Golovske, 43 BAP – Kuropoljėje* (šie punktai Postavų (Pastovių) rajone – M. S.), *209 BAP privalo būti pasirengęs persibazuoti į Teklinopolio rajoną. 215 BAP būti pasirengusiam persibazuoti į Lesiščės aerodromą* (t.y. į 11 MAD 127 NAP aerodromą – M. S.)". [308] Praėjus pusantros valandos, anksčiau minėtas Vakarų fronto KOP vado „Kovinis įsakymas Nr. 01" patvirtino divizijos uždavinį: *„Dviem pulkais 1941-06-22 dieną sunaikinti priešo tankų grupuotę Suvalkų kyšulio rajone".*

Pirmosios karo dienos veiksmuose dalyvavo 128 BAP ir vadinamoji 6 BAP suvestinė grupė. 128-ojo pulko pirmoji eskadrilė pakilo į orą 12.00 iš Ulos aerodromo ir, įveikusi 400 km atstumą, iš 1500 metrų aukščio numetė 54 FAB-100 ant Suvalkų rytinio priemiesčio Kživų kaimelio. Pagal žvalgybos duomenis ten buvo didelis vokiečių sandėlis, o štai tiesiai vos už 3–4 km į pietus nuo Kživų – Sobolevo aerodromas, kuriame bazavosi net trys (!) liuftvafės naikintuvų grupės – III/JG-53, II/JG-52 bei III/JG-27. Susiklosčius netikėtai palankioms aplinkybėms, sovietų bombonešiai iš 1,5 km aukščio nepamatė skraidymo lauko, kimšte prikimšto lėktuvų, o vokiečių naikintuvai nespėjo reaguoti į SB „devintuko" pasirodymą. Palieku skaitytojui galimybę savarankiškai pasirinkti daugiau ar mažiau panašią į tiesą versiją, kuri paaiškintų šį kazusą.

Po sėkmingo skrydžio su gėlėmis pasitinkamas lakūnas. Tuo metu technikai skuba vėl rengti lėktuvą kitam skrydžiui.

Tame pačiame rajone sėkmingai baigėsi ir 3-iosios pulko eskadrilės skrydis, ji taip pat išvengė susitikimo su priešo naikintuvais ir tik vieną lėktuvą apgadino priešlėktuvinė gynyba, tačiau sugebėjo pasiekti Kuropoljės aerodromą 12 km šiauriau Postavų. Čia priverstinai nusileido su įtraukta važiuokle. Tai vienintelis kovinis pulko nuostolis, likusios eskadrilės, numetusios bombas, tarp jų 18 sunkiųjų FAB-250 ant susitelkusios prie Mikašuvkos kaimelio vokiečių kariuomenės, pilnos sudėties grįžo į bazę. Tikslų pulko išskridimų skaičių pateikti sunku. Divizijos štabo dokumentuose galima perskaityti ne tik apie 27, bet ir apie 39, o M. Timino, remiantis 128 BAP štabo ataskaita, pateiktus duomenis susumavę gauname 45 kovinius išskridimus. Beje, daugiau nei bet kokiame kitame Vakarų fronto KOP bombonešių pulke. Praradęs, be anksčiau jau minėto, dar vieną SB, kuris buvo šiek tiek apgadintas leidžiantis, 4 valandą dienos pulkas susitelkė Postavų aeromazgo Golovsko ir Kuropoljės aerodromuose.

Fenomenali 128 BAP ekipažų sėkmė, deja, nepadėjo 6 BAP „suvestinei grupei". Ji ilgai buvo telkiama, ir todėl virš taikinio, vokiečių mechanizuotosios kolonos Sapackinės rajone, 22 km šiauriau Gardino, SB devynetas pasirodė tik 17.24. Standartinė įkrova – 6 FAB-100 kiekviename lėktuve – buvo numesta iš 2 km aukščio, pagal ekipažų ataskaitas pastebėta tiesioginių pataikymų. Matyt, tuo laiku liuftvafės vadovybė susirūpino daugybe sovietų bombonešių antskrydžių ir suorganizavo gausų naikintuvų patruliavimą ore. Besitraukiančius nuo taikinio 6-osios BAP lėktuvus atakavo grupė „meserių" iš II/JG-27. Po mūšio vokiečių lakūnai pranešė apie vieną numuštą SB, tačiau tikrieji nuostoliai buvo daug didesni. Antrasis bombonešis nukrito į žemę Gardino rajone, bet ekipažas sugebėjo išsigelbėti iššokęs su parašiutais. [40]

Paskutinis 12 BAD kovinio aktyvumo blyksnis – leidžiantis saulei. Iš fronto KOP štabo gautas pranešimas „apie priešo parašiutininkų desantą", 16.20 išsilaipinusį 50 km šiauriau Lydos. Skirtingai nuo šimtų panašių „desantų", kurie išsilaipino tų dienų operatyviniuose pranešimuose, šis buvo netikėtai labai didelis – net 1000 žmonių! 128 BAP vadovybei buvo iškeltas uždavinys sunaikinti jį 128-ojo pulko jėgomis ir tam pasitelkus 163-iąjį naikintuvų pulką iš 43 NAD. Deja, viskas apsiribojo 43 BAP keturių RZET skridimu 20.00 į spėjamo „desanto" vietą.

123 BAP tinginiavimas 12 BAD štabo koviniame pranešime paaiškintas tuo, kad pulke *„vyksta įkrovimas ir jis rengiasi kovai"*. [309]

Birželio 22-osios antroje dienos pusėje prie fronto aviacijos veiksmų prisijungė 3-iasis tolimojo veikimo bombonešių aviacijos pulkas. Tai rimta jėga – „trys su puse" pulko: 96-asis, 98-asis ir formuojamas 207-asis. Pusantro šimto tvarkingų tolimojo veikimo bombonešių DB-3f, aukštas skrydžių ekipažų pasirengimas. Deja, kruopščiai parengti išskridimus, iššvalgyti taikinius bei suderinti sąveiką su naikintuvų aviacija neužteko laiko. Telegramoje, išsiųstoje 15.20 3-iojo TBAP (tolimųjų bombonešių aviacijos pulko) fronto KOP štabui, į klausimą, *„ar aviacijos korpuso veiksmų rajoną dengia jūsų*

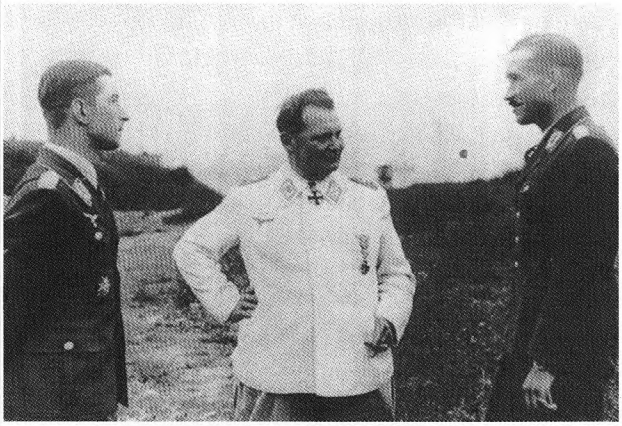
naikintuvų aviacija ir kokiuose aukščiuose pulkai bus taikinių rajonuose nuo 16.30 iki 18.30", skersai juodu pieštuku užrašyta: „*Naikintuvai dengti negali*". [310]

Be to, birželio 22-ąją pusiaudienį 600 km nuo pasienio Smolenske dar neįsivaizduota sutriuškinimo, kuris įvyko Vakarų fronto KOP „pirmojo ešelono" aviacijos daliniuose, masto ir tikėta sulaukti galimos savo naikintuvų aviacijos pagalbos. Korpuso vadas pulkininkas N. Skripka, išgyvenęs iki pergalės ir tapęs aviacijos maršalu, labai informatyviuose ir, žinant tų laikų apribojimus, teisinguose memuaruose rašo: „Pasienio zonoje skrydžio maršrutas ėjo per mūsų naikintuvų aviacijos aerodromus, jeigu jie vis dėlto mus lydėtų prie taikinio, tai labai palengvintų susitikimą su naikintuvais, kartu sudarytų galimybę užkirsti priešo naikintuvams kelią grįžtant mūsų lėktuvams, numetusiems bombas". [311] Deja, tuo metu, kai 98 TBAP bombonešiai kilo į orą iš Šatalovo aerodromo, jokių raudonžvaigždžių naikintuvų Pružanų, Biala Podliaskos ruože jau neliko...

Korpuso vadas pulkininkas sovietų lakūnas, vėliau tapęs SSRS aviacijos maršalu N. Skripka.

98 TBAP trisdešimt vienas ekipažas atskiromis nedidelėmis grupėmis ir net pavieniais lėktuvais (!) nuo 16.50 iki 18.17 smogė seriją smūgių Lukovo, Sedlcų, Janušo, Biala Podliaskos rajonuose sutelktai priešo kariuomenei. Bombarduotas buvo ir geležinkelio ruožas nuo Biala Podliaskos iki Demblino. Daugybė esančių tame rajone liuftvafės aerodromų į taikinių sąrašą nepateko, tačiau 98 TBAP bombonešiai vis tiek neišvengė ir tapo naikintuvų iš eskadrilių JG-51 ir JG-53 taikiniu. Pikta lemianti „skridimo mažomis grupėmis" taktika, tikintis, kad taip pavyks sumažinti susitikimų su priešo naikintuvais tikimybę, jeigu ir galėjo duoti kokį teigiamą efektą, tai jau tikrai ne per dienos skrydį į penkių priešo naikintuvų pulkų bazavimosi rajoną.

Dviejų variklių tolimojo bombonešio DB-3, nukritusio ant kaimo, uodegos dalis.



V. Meldersas (iš kairės) ir H. Geringas Rytų fronto lauko aerodrome. 1941 m.

Iš viso Berlyno laiku nuo 16.00 iki 17.45 vokiečių lakūnai pranešė apie 13 numuštų bombonešių – į aštuonias pergales pretendavo štabo eskadrilės bei JG-53 1-osios grupės naikintuvai, V. Melderso valdiniai pareiškė numušę penkis lėktuvus. Realūs nuostoliai šiek tiek mažesni. Iš viso į Šatalovo aerodromą negrįžo 12 lėktuvų, tačiau ne visi jie buvo numušti. Trys lėktuvai, nedaug apgadinti, sugebėjo laimingai pasiekti Bobruisko aerodromą, jų nusileidimas vėlų birželio 22-osios vakarą buvo paminėtas 13 BAD štabo dokumentuose. [40] Maršalas Skripka savo memuaruose, tiesa, nepateikdamas konkrečių skaičių, taip pat rašo, kad *„štabe koviniams nuostoliams jau priskirti lėktuvai kitą dieną grįžo"*. Grįžo ir sugadintų mūšyje bombonešių ekipažų nariai, kuriems pavyko perskristi fronto liniją ir priverstinai nutūpti. Būtina nepamiršti, kad, nepaisant savo pavadinimo, 3-iasis tolimosios aviacijos korpusas pirmąją karo dieną puolė objektus, kurie buvo ne toliau nei 30–50 km nuo pasienio ir nuo gelbstinčio nusileidimo savo teritorijoje pašautą lėktuvą paprastai skyrė tik 5–10 minučių.

Ir fronto aviacijos kovinių reidų, ir 3-iojo TBAP bombonešiai, veikę „Suvalkų kyšulio" rajone, su priešo naikintuvais susitikdavo daug rečiau:

„1941-06-23 3.00 „Operatyvinė suvestinė Nr. 1", 3 AK štabas, Smolenskas

...2. 207 TBAP nuo 15.40 iki 15.44 9 ekipažai grandimis iš 1000–1600 metrų aukščio bombardavo priešo motorizuotąją koloną, kurios „galva" artėjo prie Merkinės, o uodega prie Leitūnų (greičiausia tai buvo besiveržianti prie Nemuno vermachto 3-ioji tankų grupė – M. S.), *pastebėtas tiesioginis pataikymas į koloną. Nuostolių nėra. Nusileidimas savame aerodrome* (Borovskojė).

3. 96 TBAP nuo 16.35 iki 18.40 29 ekipažai iš 120–1500 metrų aukščio bombardavo priešo motorizuotąsias kolonas, judančias plentais ir žvyrkeliais Seinų, Suvalkų, Augustavo, Kvicemočio rajone. Virš taikinio visas grandis apšaudė zenitinė artilerija, vieną grandį atakavo naikintuvai Me-109, vienas naikintuvas numuštas.

Pulko nuostoliai: vienas lėktuvas, vos pakilęs priverstinai tūpdamas, sudegė aerodrome, ekipažas gyvas; vienas lėktuvas, pagal stebėjusiųjų ekipažų pranešimą, sudegė 12 km vakariau Gardino, vienas pašautas lėktuvas priverstinai nusileido Leitūnų rajone, vienas lėktuvas skrido žemėdamas rajone... (toliau tekstas nutrūksta)* [312]

* Skripka savo memuaruose taip pat rašo apie tris numuštus 96 BAP lėktuvus, tačiau sudarytoje metų pabaigoje 96 BAP 42-osios aviacijos divizijos ataskaitoje nurodoma 10 lėktuvų, numuštų ir/arba priverstinai nutūpusių birželio 22-osios vakare.

Vokiečių naikintuvai iš 8-ojo aviacijos korpuso, „įsijautę“ į labai sėkmingą tos dienos antžeminių taikinių „medžioklę“ eilinį kartą pražiopsojo ir šiuos antskrydžius. 96 TBAP nuostoliai, ko gera, buvo susiję su liuftvafės 1-ojo oro laivyno eskadrilės JG-54 veiksmais. II/JG-54 grupės lakūnai, pranešę apie 11 numuštų sovietų bombonešių, tris kartus padidino savo pergalių skaičių. Beje, be negrįžtamai prarastų 96 TBAP buvo ir rimtai sugadintų mašinų. Kaip rašo Skripka, *„daug lėktuvų grįžo sugadintų, buvo sužeistų, žuvusių. Vieno sanitarinio automobilio neužteko ir teko pasinaudoti paprastais sunkvežimiais...“* [31]

V. Melderso eskadrilės šuo su eskadrilės ženklu – žalia širdimi. 1941 m.

Per 1941 m. birželio 22-ąją dieną 3-iojo TBAP bombonešiai atliko 69 kovinius išskridimus, ant mechanizuotųjų kolonų ir sutelktos priešo kariuomenės buvo numesta 51 FAB-250 ir 510 FAB-100. Tai sudaro vidutiniškai 923 kg bombų įkrovą vienam lėktuvui – 1,5 karto didesnę nei tipinė SB arba Ar-2 lėktuvų įkrova.

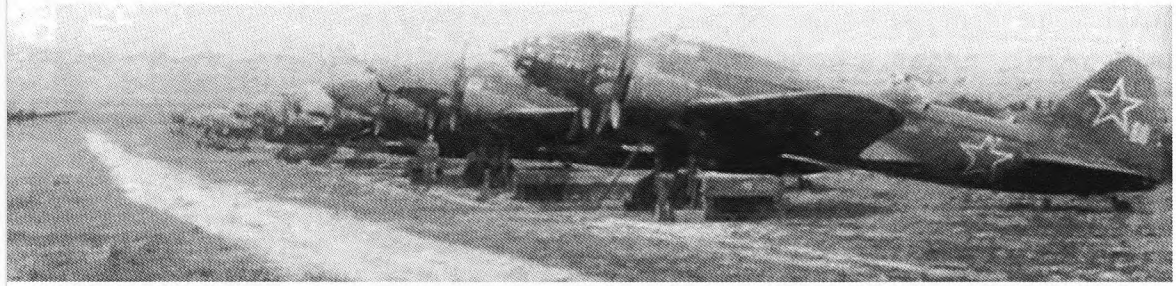
Sovietų kariai rengia bombas.

1941 m. birželio 22-osios sovietų aviacijos bombonešių veiksmų Vakarų fronto ruože aritmetinė išraiška pateikiama šioje lentelėje:

10 lentelė

	Lėktuvų skaičius	Išskridimų skaičius	Nuostoliai ore
11 MAD 16 BAP	60	0 (?)	3(?)
9 MAD 13 BAP	59	0(?)	0(?)
10 MAD 39 BAP	48	18	0
12 MAD 6 BAP	18	9	2
128 BAP	41	39 (?)	1
13 MAD 24 BAP	41	28	9
97 BAP	35	0	0
121 BAP	56	27	8
125 BAP	38	27	2
130 BAP	38	27	20
KKZ	19 (?)	19	18
3 TBAK 96 TBAP	50	29	3-10 (?)
98 TBAP	70	31	9
207 TBAP	16	9	0
212 TBAP	61	0	0
Iš viso:	650	263	72-82

Pastabos:
neįtraukti perginkluojami 12 BAD 43-iasis, 209-asis, 215-asis pulkai;
į lėktuvų skaičių įtrauktos net ir laikinai sugedusios mašinos;
į nuostolius įtraukti visi priverstinio nutūpimo atvejai, tačiau neįtrauktos avarijos ir katastrofos ne dėl priešo veiksmų.



Sovietų lakūnų palikti lėktuvai Kauno aerodrome. 1941 m.

Pirmoji išvada, kurią galima padaryti iš šių duomenų, ta, kad turimų pajėgų panaudojimo intensyvumas, apie efektyvumą kol kas patylėsime, buvo labai mažas. Net atsižvelgus į tai, jog birželio 22-ąją apie 20% lėktuvų buvo sugedę, vidutinis kovinės veiklos intensyvumas – 1 išskridimas 2 tvarkingiems lėktuvams. Net jeigu iš bendro sąrašo išbrauksime keturis pulkus, dėl įvairių priežasčių iš viso nedalyvavusius kovos veiksmuose – 13-ąjį ir 16-ąjį, kurie buvo sutriuškinti žemėje, bei 97-ąjį ir 212-ąjį, kaip negavusius atitinkamo įsakymo, ir šiuo atveju intensyvumas bus 3 išskridimai 5 tvarkingiems lėktuvams. Tik viename, 128 BAP, kiekvienas tvarkingas lėktuvas atliko po vieną kovinį išskridimą. Du išskridimus per dieną atliko vos viena 24 BAP 7 bombonešių grupė. Priešas tą dieną veikė nepalyginti aktyviau...

Dėl tokio žemo intensyvumo buvo ir objektyvių priežasčių. Pirmoji ir pati geriausiai matoma iš jų yra birželio 22-ajai susidariusi būtent „susidariusi", o ne sukurta užmačiomis ar įsakymu dalinių, išskyrus tris „pirmojo ešelono" pulkus, dislokacija. Visi bombonešių daliniai buvo milžinišku 400–600 km atstumu nuo sienos. Šviesusis paros metas birželį trunka apie 17–18 valandų. Teoriškai galima atlikti du ar tris išskridimus, tačiau tokiam darbui buvo neparengti nei skraidymo ekipažai, nei antžeminės tarnybos. Priminsiu, kad taikos metu 15–18 valandų mokomųjų skraidymų sovietų KOP bombonešių pulkuose buvo puikus rodiklis. Antra, griežtai atsisakius veikti pagal parengtus prieškariu veiksmus, bei skubota improvizacija nurodant užduotis sudarė tokias sąlygas, kad iš tikro bombonešių aviacijos kovos veiksmai galėjo prasidėti tik po pusiaudienio.

Štai šioje vietoje pereiname prie klausimo, kaip vertinti efektyvumą ir atliktus 263 kovinius išskridimus. Pirmasis uždavinys – sunaikinti priešo aviaciją aerodromuose, įvykdytas tik „dvejetui". Žemėje sunaikinti du priešo mokomieji lėktuvai ir nė vieno kovinio. Antrasis uždavinys buvo smūgis vokiečių tankų divizijų motorizuotosioms kolonoms. Fronto KOP bombonešiai ir tolimojo veikimo bombonešių aviacija su retomis išimtimis net nebandė tai padaryti ir tik 207 TBAP 9 išskridimai baigėsi bombų numetimu į 3-iosios tankų grupės kolonas prie Merkinės, o kitais atvejais jos numestos ant sutelktų vokiečių pėstininkų, į atsitiktinius gyvenamuosius punktus, perkėlas per Bugą, antraeiliuose fronto ruožuose. Sprendžiant iš sovietų bombonešių veiksmų, Guderiano tankų grupė nepatyrė net mažiausio poveikio iš oro. Suprantama, dėl to vi-

sai nekalti lėktuvų ekipažai, nes jie kiek įmanydami stengėsi įvykdyti iškeltus neapgalvotus ir skubotus uždavinius.

Nusipelno dėmesio ir lėktuvų nuostolių statistika. Taip, nuostoliai labai dideli, net siekė 29% visų išskridimų, tačiau nieko panašu į pseudoistorinėje literatūroje daugybę kartų pateikiamą „visų iš eilės nevikrių sovietų „bombovežių" sunaikinimą realiame pirmosios karo dienos įvykių paveiksle nematyti.

Beveik visi bombonešiai numušti priešo naikintuvų – visiškai įmanomas nuspėti skrydžių į „širšių lizdą", nelydint saviems naikintuvams, rezultatas. Ne toks matomas didžiulis nuostolių skirtumas, t.y. vokiečių naikintuvų veiksmų efektyvumo lygis. Šiauriniame fronto sparne prarasti aštuoni, maksimaliai – 15 bombonešių per 119 išskridimų, pietiniame sparne 64 per 150. Dviejų padalinių – 13 BAD grandžių vadų kursų ir trijų 130 BAP eskadrilių nuostoliai buvo didesni nei visų kitų bendrai. Priešingai, daugiausia atlikęs skrydžių 128 BAP patyrė mažiausių kovinių nuostolių.

Šie iš pirmo žvilgsnio paradoksalūs skaičiai tik dar kartą patvirtina visuotinę taisyklę: „priešlokatoriniais laikais" jokia naikintuvų, lėktuvų ir lakūnų kokybė negalėjo kompensuoti jų kiekybės. Priešų susitikimas ore buvo atsitiktinis įvykis ir ši tikimybė labai mažai priklausė nuo lėktuvo greičio, kilimo greičio, viražo atlikimo greičio ir kitų aerodinaminių gudrybių. Viską lėmė panaudojimo taktika, didelis, leidžiantis nors periodiškai patruliuoti tikėtino priešo bombonešių pasirodymo rajone, didžiausias naikintuvų skaičius ir didelė dalis aklos sėkmės. Birželio 22-ąją, kaip ir kitomis karo dienomis, sėkmė pasiskirstė labai netolygiai...

Vokiečių kariuomenė Rytų fronte. 1941 m.

Sovietų lėktuvas MiG-3 paliktas Kauno aerodrome. 1941 m.

3.8. TAMSIOS PASLAPTYS

Suvesti birželio 22-osios dienos Vakarų fronto KOP pirmojo ešelono naikintuvų pulkų rezultatus daug sunkiau: dauguma atvejų junginių ir dalinių dokumentacija prarasta, visada labai prieštaringa, dažnai sudaryta atgaline data ir aiškiai matomu tikslu rasti arba sugalvoti „objektyvias" neregėto sutriuškinimo priežastis. Visai nepretenduodami į „apskritimo ploto" teoremos sprendimą pamėginame susisteminti tuos informacijos trupinius, kurie buvo pateikti ankstesniuse skyriuose. Rezultatą pateikiame šioje lentelėje.

11 lentelė

	Buvo 1941-06-22	Numušti ore	Sunaikinti ir sugadinti žemėje	Iš jų pirmo antskrydžio metu	Liko 1941-06-23 ryte	nežinomos priežastys ???
11 MAD 122 NAP	69	4 (?)	21	8	17	27
127 NAP	70	12	0	0	33	25
9 MAD 41 NAP	56+21	3	?	0	12	62
129 NAP	57+46	2	38 (?)	0	44	19
124 NAP	70+29	2	29	0	6 (?)	62
126 NAP	50+213	2	?	0	0 (?)	71
10 MAD 74 ŠAP	49	0	15	15	0 (?)	34
33 NAP	31	4	27	1	0	0
123 NAP	58	9	18	0 (?)	18	13
Iš viso:	**629**	**38**	**148**	**24**	**130**	313

Pastabos:
- į pradinį lėktuvų skaičių įtrauktos visos kovos mašinos, įskaitant ir laikinai sugedusias;
- 9 MAD – pirmasis skaičius – lėktuvai MiG-3, antrasis – „pasenusių" tipų naikintuvai I-16, I-153;
- 74 ŠAP – neįskaičiuoti 8 Il-2; 123 NAP – 20 Jak-1; 33 NAP – 2 MiG-1;
- 129 NAP, 74 ŠAP ir 33 NAP nurodytas mažiausias iš žinomų „pasenusių tipų" lėktuvų skaičius;
- 122 NAP nurodytas numuštų ore, „apskaičiuotas" remiantis vokiečių lakūnų raportais lėktuvų skaičius;
- į ore numuštų skaičių įtraukti ir visi priverstinio nusileidimo ne aerodrome atvejai.

11 lentelės sudarymo logika bei jos uždavinys buvo toks: atskirti bei išdalyti dalinių raportus apie sunaikintus, sugadintus žemėje lėktuvus, „sudarytus sekant „karštais pėdsakais", nuo vėlesnės fronto KOP štabo „kūrybos". Beje, apie tai, kaip šie „kūriniai" buvo rašomi, papasakosime toliau. Kokį rezultatą gausime?

Rezultatas, netikėtai net nustebinęs mane, nors apie kažką panašu rašau jau 10 metų, tai nulių virtinė stulpelyje – „Sunaikinti žemėje priešo pirmojo antskrydžio metu". Be to, nuliai tikri, pagrįsti dokumentais. Du trečdaliai bendro skaičiaus 24, tai citata iš 10 MAD vado atsiminimų, išspausdintų 1977 metais. Be to, ir prarasti 122 NAP aštuoni I-16 – tai ne pirmojo antskrydžio rezultatas, o kovinis pranešimas apie keturis antskrydžius – *„įvykdyti keturi 13–15 lėktuvų antskrydžiai prieš Novyj Dvoro aerodromą. Nuostoliai: 2 lėktuvai sudegė, 6 išvesti iš rikiuotės.* Žvelgiant iš aritmetinės pusės, skaičius 24 sudaro tik 3,8% skaičiaus 629: „pirmasis triuškinamasis smūgis" susitraukia iki prarastų lėktuvų pradinio skaičiaus paklaidos. Bendras dienos paveikslas pradeda visai aiškėti net atsižvelgus į visus netikslumus ir 11 lentelėje trūkstamus skaičius.

Kalbant apie 4-ąjį, 6-ąjį ir 7-ąjį stulpelius, tai juose įrašytų skaičių santykis daugiau sąlyginis. Pačius didžiausius žemėje apskaitytus nuostolius patyrė tikriausiai 129 NAP, todėl 7-ame stulpelyje „Nežinomos praradimų priežastys" šio pulko eilutėje įrašytas nelabai didelis skaičius. Nežinia kur dingo „tik" 19 kovos lėktuvų. Tačiau dvidešimt septynių MiG-3 ir vienuolikos I-153 nuostoliai pulko karinių veiksmų žurnale įrašyti nepaminėjus jokio priešo aviacijos antskrydžio prieš Tarnovo aerodromą, apie tai kalbėjome 3.3 poskyryje.

Labai trapūs 6-ojo stulpelio – „Liko birželio 23-iosios ryte" duomenys. Labai gali būti, kad tvarkingų lėktuvų liko daugiau ir, ko gera, net daug daugiau, tiesiog tam nėra dokumentinio patvirtinimo. Tokio tvirtinimo visiškai nereikėjo divizijos vadui, kuris dar birželio 22-ąją 10.30 ryte išsiuntė pranešimą: „Visi naikintuvai sunaikinti". Pats didžiausias išlikusių sveikų – 44 – lėktuvų skaičius vėl nurodytas 129 NAP. Šį skaičių gavau paprastai sudėjęs sunaikintų, kaip tvirtina pulko kovinių veiksmų žurnalas, birželio 23-iąją Kvarterų ir Baranovičių aerodrome lėktuvų skaičių. Logika labai paprasta – jeigu juos sunaikino, tai prieš sunaikinant jie buvo ir galėjo iki šių aerodromų atskristi. Kitais žodžiais sakant, visi šie skaičiai iš esmės atspindi tik vado sąžiningumą ir štabo raštininko fantaziją...

Daug patikimesni duomenys yra apie nuostolius ore. Daugumoje atvejų žinomas mūšio laikas ir vieta, žuvusių lakūnų pavardės. Kaip matyti iš 11 lentelės, pirmosios dienos sunkiausias kovas teko patirti 127 NAP ir 123 NAP pulkams – dvidešimt viena „čaika" sąžiningai sudegė karo padangėje. Ko gera, prasminga palyginti pateiktus skaičius su vokiečių naikintojų pergalių paraiškomis. Kalbant apie pietinį fronto sparną, tai padaryti visai nesunku: JG-51 eskadrilė pareiškė numušusi 18 sovietų naikintuvų, štabas ir JG-53 eskadrilės 1-oji grupė pareiškė numušusi 5, sudėję gauname 23. [262] Man nežinomą naikintuvų skaičių numušė ar pareiškė numušusi liuftvafės bombonešių grupė, įskaitant SKG-210 eskadrilę, ginkluotą daugiatiksliais Me-110. 11 lentelėje nurodyti 9 ir 10 MAD nuostoliai – 22 lėktuvai.

Bombonešis Bf-110. 1941 m.

Situacija dėl Vakarų fronto šiaurinio sparno istorikui daug sudėtingesnė. Dviejų sovietų frontų sandūroje veikė liuftvafės 8-ojo aviacijos korpuso naikintuvai. Dažnai ne visada pavyksta vienareikšmiškai suderinti vokiečių naikintojų paraiškas su realiais dislokacijos bei sovietų naikintuvų pulkų kovinių veiksmų rajonais. Suprantama, jau nekalbant apie tai, kad pats lėktuvas juda ir mūšis su Šiaurės vakarų fronto KOP naikintuvais, prasidėjęs Merkinės rajone, galėjo baigtis į šiaurę nuo Gardino, t.y. jau Vakarų fronto ruože. Iš pirmo žvilgsnio JG-27 ir III/JG-53 naikintojų pareikštas pergales galima sąlyginai padalyti į dvi lygias dalis, nes grupė II/JG-52 bei dvi LG-2 eskadrilės grupės veikė kaip atakos lėktuvai ir birželio 22-ąją pergalių ore nepasiekė. Tad gauname 24 sovietų lėktuvus, dėl kurių pareikšta, kad jie numušti Vakarų fronto šiauriniame sparne. Į šį skaičių turi patekti ir 3–5 bombonešiai. Vokiečiai, neskaičiuojant daugiatikslių Me-110 dviejų grupių iš ZG-26 eskadrilės, pareiškė apie 20 numuštų 11 MAD naikintuvų, o mūsų dokumentai leidžia suskaičiuoti 16 numuštų naikintuvų. Taip, pirmąją karo dieną vokiečiai padidindavo skaičius labai kukliai...

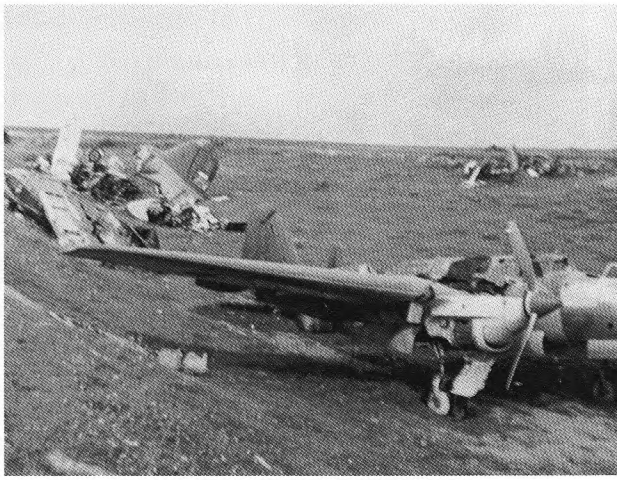
Dabar pamėginsime įvertinti realius priešo nuostolius. Vakarų fronto KOP veiksmų ruože vokiečiai negrįžtamai prarado, jei neskaičiuosime aiškiai ne kovinių avarijų, 15 naikintuvų Bf-109.* Dar 9 „meseriai“ įvairiai sugadinti. 241 Aritmetinis skaičius 15 daug mažesnis nei 38 ir net 24 (15+9) daug mažesnis nei 38. Tačiau liuftvafei, stojusiai į kovą su sovietų milžinu, turinčiai vos apie 850, įskaitant laikinai sugedusius! vienmotorius naikintuvus, fronte nuo Baltijos iki Juodosios jūros tokios nuostolių proporcijos būtų tiesiog paprasčiausias žlugimas. Vilties vokiečiams galėjo teikti tik 7-asis stulpelis. Suprantama, jie nematė šios, parašytos 2011 metais knygos, tačiau šimtai ir tūkstančiai paliktų aerodromuose lėktuvų tiesiog „badė“ akis.

Vakarų fronto KOP štabo viršininkas pulkininkas S. Chudiakovas (Armenakas Chanferjancas). Vėliau tapo SSRS maršalu.

O dabar pažvelgsime, kaip pirmosios dienos įvykiai apibūdinami Vakarų fronto KOP štabo raportuose. Liepos 4-ąją su fronto KOP štabo viršininko pulkininko Chudiakovo parašu išsiunčiama Raudonosios armijos KOP vyriausiosios val-

* Beje, ir dėl nuostolių „be priešo veiksmų“ ne viskas taip paprasta. Antai LG-2 eskadros 2-oji grupė įsigudrino vien per birželio 22-ąją kildami ir leisdamiesi sudužo 9 lėktuvai (7 „meseriai“ ir 2 „henšeliai“), be to, du iš jų negrįžtamai. Nejaugi visi šie „kritimai“ įvyko be priešo pagalbos, t.y. be sovietų naikintuvų ir zenitinių pabūklų?

dybos „Vakarų fronto KOP lėktuvų nuostolių nuo 1941-06-22 4.00 iki 1941-06-23 12.00 suvestinė“. [315]



Aerodrome palikti sovietų lėktuvai. 1941 m.

Falsifikavimas prasideda nuo pirmųjų žodžių: *„Technika buvo atakuota priešakiniuose operatyviniuose aerodromuose, esančiuose 8–20 km atstumu nuo valstybės sienos...“* Šios knygos skaitytojas turi žemėlapį (461 p.), o jame nesunku patikrinti, kiek jau tų aerodromų yra 8–20 km nuo sienos, nejaugi panašaus žemėlapio neturėjo karinių oro pajėgų vyriausioji vadovybė?

Verti dėmesio ir keisti žodžiai, kad „buvo atakuota technika“. Ne karinis dalinys, t.y. organizuota žmonių grupė, susieta statuto bei karinės drausmės, o bedvasės „technikos“ sankaupa. Frazė turi tęsinį: *„ir visiškai išvesta* [iš rikiuotės] *122 NAP, 16 BAP, 74 ŠAP, 39 BAP, 9 MAD daliniuose“.*

Didesniam įtaigumui šalia pulko, divizijos numerio įrašyti „netikėtos priešakinių aerodromų atakos“ metu prarastų lėktuvų skaičiai. Absoliučiai tiksliai skaičiai perrašyti iš lėktuvų apskaitos pulkuose ataskaitos, nepraleista nė viena mašina ir viskas nurašyta į šiukšlyną, net 39 BAP šešiolika ar septyniolika bombonešių, kurie ne tik sėkmingai perskrido į Bobruisko aerodromą, bet ir kovojo priklausydami13 BAP iki birželio pabaigos. Nurašyti ir 9 MAD 41 NAP „migų“ tuzinas, kovojęs Zacharovo divizijoje iki liepos 3-iosios. Nurašyti ir 129 NAP pusšimtis naikintuvų, likusių po pirmosios sutriuškinimo dienos...

„Suvestinės“ sudarytojai nusprendė nesismulkinti ir panašiai kaip apsivogęs ūkvedys nurašė į gaisro nuostolius visą sandėlį iki paskutinės sagos.

Dokumento autoriai tuo pačiu stiliumi ir greičiu susitvarkė su daugiausia pasižymėjusiais pirmąją karo dieną naikintuvų pulkais: *„priešas iš oro ne kartą atakavo 123-iąjį, 33-iąjį, 127-ąjį ir dalį 124-ojo pulko lėktuvų jiems leidžiantis ar pildant lėktuvus degalais ir šaudmenimis. 1941-06-22 vakare bei 1941-06-23 vidurdienį šiuose daliniuose liko keletas lėktuvų, kurie 14 valandą* (koks tikslumas – M. S.) *perskrido į antros linijos aerodromus...“*

Praėjus keletui dienų, matyt, kas nors „draugams“ pasakė, kad tokia „Suvestinė“ atrodo nelabai gražiai: tarsi koks „kūdikių žudymas“, o ne karas. Kur įnirtingi mūšiai, kur pirmosios pergalės prieš priešą? Todėl, pasirašius tam pačiam pulkininkui Chudiakovui, atsiranda „Vakarų fronto KOP raportas dėl dalinių technikos nuostolių nuo 1941-06-22 iki 1941-07-05“. [316]

Sovietų lėktuvai bombarduoja vokiečių užimtą savo aerodromą. 1941 m.

Dokumentas pagražintas didžiausio slaptumo grifais „Ypatingos svarbos", „Visiškai slaptai", o kam išsiunčiamas, pirmojoje vietoje nurodytas SSRS gynybos liaudies komisariatas. Kaip nesunku įsitikinti, būtent šio archyvinio dokumento, pavadinto „Patikslinti duomenys dėl Vakarų fronto KOP nuostolių" klajodami pateko į storas sovietų istorikų monografijas, o jau iš jų toliau, į žurnalų ir laikraščių puslapius. Būtent taip atsirado sakramentiniai „1200, iš jų 800 žemėje".

Pasirodo, pagal „patikslintus duomenis", kovinių susirėmimų buvo, ir dar ne bet kokių! Paaiškėjo, kad pirmąją karo dieną 9 MAD ore prarado 74 (septyniasdešimt keturis) lėktuvus! Nors pats generolas Černychas savo koviniame pranešime birželio 25-ąją rašo: *„Oro mūšiuose mūsų nuostoliai ne daugiau kaip 5 lėktuvai"*, sudėdami pulkų pranešimus ir ataskaitas, šį skaičių padidina iki devynių, beje, net vokiečių naikintojai pareiškė Vakarų fronto ruože numušę tik aštuonis (!) „migus". 10 MAD ir 11 MAD nuostoliai ore padidinti kukliau, „tik" du kartus – atitinkamai, iki 23 ir 34 lėktuvų. Tačiau pats nuostabiausias faktas tai, kad šiuose „patikslintuose duomenyse" 13 BAD, tos pačios, kurios bombonešiai birželio 22-ąją sudegino vokiečių naikintuvus iš JG/51 ir I/JG-53, skiltyje „Numušta oro mūšiuose" nubrėžtas didelis brūkšnys.

Prie „patikslintų duomenų" pateikta ir „Priešo lėktuvų, numuštų ir sunaikintų aerodromuose, suvestinė nuo 1941 06 22 iki 1941 07 05". [315] Pasirodo, birželio 22-ąją fronto KOP trys naikintuvų divizijos įnirtinguose mūšiuose numušė 133 priešo lėktuvus (atkreipkite dėmesį, tai – lygiai 2 lėktuvais daugiau, nei jie tarsi prarado mūšiuose patys). Pergalių ore skaičiaus didinimas – eilinė veikla, ko čia stebėtis. Padidino, negalima pasakyti, kad labai smarkiai (sprendžiant iš vokiečių duomenų, 2-asis oro laivynas pirmąją karo dieną dėl priešo veiklos prarado 25 kovos lėktuvus negrįžtamai, dar 21 buvo sugadintas). Svarbiau kita – kodėl padidino.

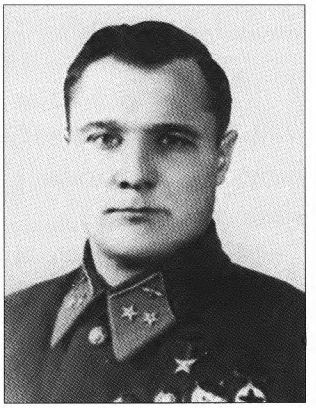
Galima buvo suprasti „Suvestinės" sudarytojų logiką, jeigu jie būtų penkis kartus padidinę 10-osios ir 11-osios divizijos 123-iojo ir 127-ojo pulkų lakūnų pergalių skaičių. Tačiau fronto KOP štabe, ko gera, neturėta jokio supratimo, kas iš tikro vyko bir-

želio 22-ąją fronte priešakiniuose aerodromuose. Todėl į 10 MAD eilutę įrašė 13 numuštų priešo lėktuvų (t.y. daug mažiau, nei apie tai buvo pranešęs vien 123 NAP), užtat 9 MAD prirašyti net 85 numušti! Kadangi nieko panašaus, net visai nieko panašaus nebuvo divizijų ir pulkų vadų raportuose iš esmės, tai visi šie 85 neegzistuojantys lėktuvai pateko į stulpelį „įvairūs"*. Ir tai dar ne viskas – kitą, birželio 23-iąją, dieną jau faktiškai neegzistuojanti 9 MAD „Suvestinės" popieriuje sumuša dar 25 priešo lėktuvus (vėl visi „įvairūs"), ir šiame oro mūšyje nepraradę nė vieno savo!

Pažink mūsiškius!

Matau smerkiančius žvilgsnius: ar įmanoma tokiu tonu rašyti apie žmonių klaidas ir silpnybes, jei kas minutę jie rizikavo savo gyvybe? Taip, jie kas minutę rizikavo, dar daugiau – šie žmonės gyvybę prarado ne laiku.

Pirmasis žuvo Vakarų fronto KOP vadas generolas majoras I. Kopecas. Pagal visiems žinomą versiją, nusišovė 1941 metų birželio 22-ąją savo tarnybiniame kabinete sukrėstas fronto aviacijos sutriuškinimo. Ši versija ir šiandien nepatvirtinta (beje, ir neatmesta!) nė vienu pirminiu dokumentu, būtent tai netrukdo šiai hipotezei tėvynės istoriografijoje būti nenuneigiama tiesa.



Vakarų fronto KOP vadas generolas majoras I. Kopecas.

Prieinamuose Vakarų fronto KOP valdybos dokumentuose nėra net mažiausios užuominos apie vado dingimą. Buvo žmogus, ir viskas, išėjo. Birželio 22-osios kovinį įsakymą Nr. 01 9.30 pasirašo Vakarų fronto KOP vadas generolas majoras Kopecas, o kovinį įsakymą Nr. 02 birželio 23-iąją 2 valandą nakties pasirašo vado pavaduotojas generolas majoras Tajurskis, beje, pasirašo ne kaip „einantis pareigas", o būtent kaip vadas. Jokio įsakymo, kad naujas žmogus pradėjo eiti fronto KOP vado pareigas, nėra. Tai labai keista. Kariuomenėje taip nebūna – net vado išvažiavimas atostogauti, „laikinojo" paskyrimas ir ankstesniojo viršininko grįžimas paprastai įforminamas dviem atitinkamais įsakymais.

Sovietų aviacijos generolas majoras Vakarų fronto KOP A. Tajurskis.

Man nepavyko suprasti, kas pasirašė 10 MAD vado raportą, išsiųstą fronto KOP vadui. Raportas išsiųstas 14.45. 16.55 neaišku, kas pasirašė labai keistą, parašytą visiškai ne pagal statutą, rezoliuciją: *„Skaičiai baisūs. Į operatyvinę suvestinę"*. [316] Parašas neturi nieko bendra su Tajurskio, Taranenkos (štabo viršininko pavaduotojo, pirmąją karo dieną ėjusio Chudiakovo pareigas, kol šis buvo gydomas Maskvoje), Chudiakovo, Sviridovo parašais.

* Birželio 25-osios 9 MAD štabo pranešime skaitome: „Oro mūšiuose numušta priešo lėktuvų: 41 NAP – 6, 124 NAP – 3, 126 NAP – aiškinamės, tačiau ne mažiau kaip 4, 129 NAP – tikslių duomenų nėra".

Rengiamas skrydžiui bombonešis DB-3f.

Blogiausia, kad parašas pradedamas visiškai aiškiai įskaitoma raide „K“, tačiau tai ne Ivano Kopeco parašas – nėra „I“ žodžio pradžioje ir parašyta raidė „K“ visai kitokia. Kas įvyko?

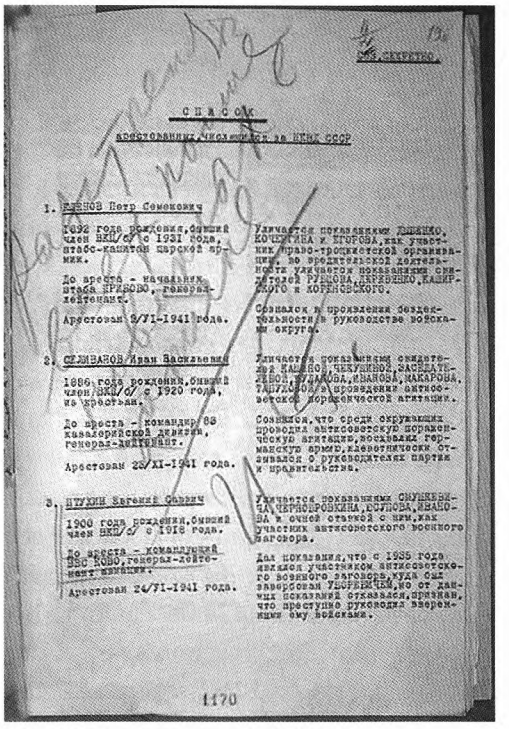
O štai po paminėta ankstesniame poskyryje rezoliucija („naikintuvais pridengti negalime“) 3-iojo TBAK štabo viršininko telegramoje parašas, neabejotinai panašus į Tajurskio parašą, yra. Telegrama išsiųsta iš Smolensko 15.20, priimta Minske 15.23. Telegramoje užrašas „Įteikti nedelsiant“. [310] Ant dokumento nėra jokios atžymos apie tą laiką, kada Tajurskis pasirašė rezoliuciją, tačiau galima spėti, kad tai buvo ne vėliau kaip16.00 (jeigu ne anksčiau). Kas tada pasirašė 16.55 raportą adresuotą konkrečiai fronto KOP vadui? Ir jeigu „savižudybė“ įvyko anksčiau šio laiko, tai abejoti tradicinės versijos tikrumu tampa dar sunkiau.

Realiame pasaulyje jokio Vakarų fronto aviacijos „sutriuškinimo“ birželio 22-osios vidurdienį nebuvo: trys divizijos (12 BAD, 13 BAD, 43 NAD) liko iš esmės nepaliestos, 3-iojo TBAK bombonešiuose neatsirado nė vienos skylės, kovai pasirengę buvo 11 MAD 127 NAP, 10 MAD 123 NAP ir 39 BAP. Kas konkrečiai vyko tuo metu 9 MAD aerodromuose, išsiaiškinti kol kas nepavyko. Suvestinių ir raportų pasaulyje, kuriame atsidūrė fronto KOP štabas birželio 22-ąją, tuo labiau jokio „sutriuškinimo“ nebuvo, ką labai aiškiai rodo birželio 22-osios 12.00 „Operatyvinė suvestinė Nr. 01“. Sprendžiant iš šio dokumento, 11 MAD kariauja, oro mūšiuose prarasta 4 I-153, apie kitus nuostolius nieko nesakoma; su 9 MAD ir 10 MAD „laidinis ryšys nutrūko, žinių apie dalinių padėtį ir jų vykdomus uždavinius nėra“. [317]

Ir štai perskaitęs tokią suvestinę Sovietų Sąjungos didvyris, Lenino ir Raudonosios vėliavos ordinų kavalierius, dviejų karų (Ispanijos ir Suomijos) 34-erių metų generolas Kopecas nusišauna? Žmogui su panašia biografija būtų daug panašesnis poelgis sėsti į kovinio lėktuvo kabiną (jo žinioje asmeninis naikintuvas I-16 buvo) nuskristi į Balstogę ir vietoje išsiaiškinti, kas vyksta.

Prieš kelerius metus pačioje pirmojoje „Taikiai snaudžiančių aerodromų“ versijoje aš išsakiau nuomonę, kad Ivanas Kopecas tik atsitiktinai žuvo tą dieną, kai prasidė-

jo karas. O pas generolą atvyko visai kitais reikalais, atvyko karštų širdžių žmonės, „liaudies draugai“. Tuo metu jau buvo atvažiavę pas Šterną, Smuškevičių, Loktionovą, po keleto dienų atvažiuos pas Ryčagovą, Ptuchiną, Proskurovą, Jonovą, Arženuchiną... 1941 metų gegužę–birželį įsisukusio „aviatorių bylos“ suimtųjų sąrašas ilgas. Visi šie stiprūs ir drąsūs žmonės nespėjo (negalėjo, nesumąstė) išvengti „tardymo“ ir neteisingo teismo taip, kaip tai pavyko padaryti Vakarų YKA KOP vadui, nusišovusiam (arba nušautam) suimant.



SSRS NKVD suimtųjų sąrašas ir J. Stalino viza: „Sušaudyti visus....“

Kaip darbinė ši versija man ir dabar atrodo panašiausia į tiesą. Nesant CAMO fonduose prieinamų ir iš viso jokių dokumentų, paaiškinančių netikėtą fronto KOP vado pakeitimą, tai tik sustiprino mano versiją. O 2008 metais Baltarusijos žurnalas „Neman“ (leidžiamas Minske) išspausdino Panteleimono Ponamarenkos, kuris 1941 m. birželį buvo Baltarusijos CK 1-asis sekretorius ir pagal pareigas Vakarų YKA karinės tarybos narys, dienoraščio ištraukas. Publikaciją spaudai rengė žinomas Rusijos istorikas V. Nevežinas, daug dirbęs su tokiais asmeniniais, istoriniais liudijimais (skaitytojams turėtų būti žinoma jo knyga „Stalinas apie karą. Užstalės kalbos. 1933–1945 metai“) ir tai gali būti tam tikra garantija nuo atviros klastotės.

Štai birželio 22-ąją įraše mus dominančiu klausimu nėra nė žodžio. Paskui, jeigu tikėsime dienoraščiu, birželio 23-iosios vidudienį Ponomarenka telefonu kalbėjosi su Stalinu. Buvo sprendžiamas Minsko evakuacijos klausimas. Pokalbis baigėsi tokiais Stalino žodžiais: *„Tiesa, vos nepamiršau. Smuškevičius patvirtino, kad Kopecas buvo vokiečių šnipas. Aviacijos vadu paskirtas jo pavaduotojas. Pastebėkite jo savybes. Papasakokite tai Pavlovui“.* [318]

Grupė sovietų lakūnų Chalchingole, tarp jų ir vėliau sušaudytieji Stalino įsakymu.

Ypatingo dėmesio nusipelno paskutinioji frazė. Išeina, kad fronto vadas armijos generolas Pavlovas ir karo tarybos narys Ponomarenka nieko nežinojo apie KOP vado, t.y. savo valdinio), pakeitimą ir šią informaciją gavo iš Maskvos pavėlavusią visą parą? Kad generolas Kopecas miręs, Pavlovas ir Ponomarenka galbūt jau žino ir draugas Stalinas jiems tik paaiškina, koks mirtinas „liaudies priešas" buvo žuvusysis? Žuvęs ar suimtas?

2010 m. birželio 10 d. žurnalistas Nikolajus Kačukas laikraštyje puikiu pavadinimu „Sovetskaja Belorusija" išspausdino didžiulį straipsnį apie Ivano Kopeco gyvenimą ir žūtį. [319] Kačukas tvirtina, kad susipažinęs su asmenine generolo byla, kurioje pasakyta: *„1941 07 23 gyvenimą baigė savižudybe"*. Septintasis metų mėnuo – tai liepa, o ne birželis. Vyriausiosios kadrų valdybos 1946 m. gruodžio 20-osios įsakyme Nr. 0294 nurodyta ta pati data: *„Buvęs Vakarų YKA KOP vadas aviacijos generolas majoras Kopecas I.I. išbraukiamas iš Ginkluotųjų pajėgų sąrašų kaip nusižudęs 1941 metų liepos 23-iąją"*. Tame pačiame straipsnyje N. Kačukas remiasi generolo našlės Ninos Pavlovnos Kopec dienoraščio įrašais. Iki pat išvažiavimo iš Minsko į Maskvą, o tai įvyko 1941 m. birželio 24-ąją, ji nieko nežinojo apie vyro likimą, jai tiesiog pasakė, kad jis išskrido į Bialystoką. Maskvoje Niną Pavlovną suėmė ir nuteisė penkeriems metams, tiesa, ne kaip tėvynės išdaviko šeimos narį, o už „antisovietinę agitaciją".

Naująjį vadą čekistai stebėjo neilgai. Gimusį 1900 metais, VKP(b) narį nuo 1926 metų Andrejų Ivanovičių Tajurskį 1941 metų liepos 8-ąją suėmė. Žinomoje pažymoje, kurią pagal „tyrimo" medžiagą L. Berija perdavė Stalinui 1942 m. sausio 29-ąją, apie A.Tajurskį pasakyta taip: *„Įtariamas kaip antisovietinio karinio sąmokslo dalyvis, parodymai... (parodymų visi atsisakė). Prisipažino, kad, vadovaudamas Vakarų fronto KOP, pasirodė neveiklus, todėl jam patikėta kariuomenė patyrė didelių nuostolių žmonėmis ir technika"*. Negalima nesutikti, kad nuostoliai dideli ir vadovybės kaltė nenuneigiama. Tačiau neveiklumas – tai dar ne „karinis sąmokslas", o kankinant išgautas prisipažini-

Mandžiūrijos imperatoriaus Pu I išsiuntimas į SSRS...

mas nėra kaltės įrodymas. Tačiau nei pažymos autorius, nei jo adresatas šių aiškių faktų nenori matyti. Tajurskį sušaudė 1942 metų vasario 23-iąją, Raudonosios armijos dieną.

Tuo metu Vakarų fronto KOP štabo viršininkas S. Chudiakovas padaro puikią karjerą. Pulkininkas tampa aviacijos maršalu, sėkmingai vadovauja 1-ajai oro armijai, tampa Raudonosios armijos štabo viršininku, o paskui – KOP vyriausiojo vado pavaduotoju. Jaltos konferencijoje maršalas Chudiakovas – Stalino patarėjas aviacijos klausimais, daugelyje nuotraukų jį galima pamatyti stovintį vos už keleto žingsnių nuo Stalino, Ruzvelto, Čerčilio. Sutriuškinus hitlerinę Vokietiją, maršalas Chudiakovas, būdamas Užbaikalės fronto 12-osios oro armijos vadu, užima Mandžūriją. Išvaduoja nuo japonų, nuo japonų marionetinės valstybės Mančžau-Go Pu I statytinio, taip pat nuo Kinijos imperijos dinastijos brangenybių. Nuverstąjį imperatorių įsodina į vieną lėktuvą, brangenybes krauna į kitą. Pirmasis lėktuvas su Pu I pasiekia Maskvą, o antrasis dingsta. Kartu su neįkainojamomis brangenybėmis.

1945 m. gruodžio 14-ąją 12-osios oro armijos vadas, suimtas „Smeršo" grupės Čitoje, pristatomas į Maskvą ir pasodinamas į baisųjį NKVD Suchanovo kalėjimą. Nurodymas suimti bus įformintas tik kitų, 1946 metų, kovą. Iš karto pažymėsiu, kad net nemėginu užsiminti apie Chudiakovo dalyvavimą grobstant „trofėjinį turtą". Toje gigantiškoje vagių karuselėje, į kurią pavirto VS/KP*, Stalino laikų pabaigoje galėjo įvykti viskas, kas tik įmanoma. Chudiakovą suimti galėjo ir todėl, kad jis galbūt tapo kokių nors tamsių darbelių nepageidaujamu liudininku.

Toliau viskas tampa dar labiau neįtikima. Tyrimo metu išaiškėja, kad maršalas S. Chudiakovas – joks Chudiakovas, o jau daugiau kaip ketvirtį amžiaus svetimu vardu gyvenantis A. Chanferjancas, su suklastotais dokumentais prasmukęs į tarnybą Raudonojoje armijoje. Nuo šios akimirkos visa istorija galutinai virsta pasibaisėtina tragedija bei farsu ir scenoje pasirodo liūdnai pagarsėję „26 Baku komisarai". Buvusiam maršalui pateikiamas kaltinimas, kad 16 metų! „užverbuotas anglų karininko Vilsono šnipinėti ir dalyvavo konvojuojant suimtus komisarus į sušaudymo vietą". Tyrimas tęsėsi neįprastai ilgai, mirties nuosprendis priimtas 1950 metų balandžio 18-ąją ir tą pačią dieną įvykdytas. 1954 m. rugpjūtį Chudiakovas-Chanferjancas buvo reabilituotas. [320]

Ar nenuklydome pernelyg toli nuo 1941 metų birželio įvykių? Ne, manau, kad šie pora puslapių buvo apie pačius svarbiausius įvykius. Apie tai, kad karo istorija – tai tik viena, nors ir labai svarbi, labai įsimintina, daug ką ir ilgam nulėmusi dalis tos visumos, o visuma – tai Stalino imperijos istorija. Ši imperija kariavo taip, kaip ir gyveno, o gyveno taip, kaip kariavo.

* (VS/KP – valstybės saugumo komunistų partija, vadovaujanti partija totalioje visuomenėje V. Voinovičiaus autoutopiniame romane)

3.9. PO 22-OSIOS

Kadangi įvykių dalyviai ir amžininkai septintojo aštuntojo dešimtmečių sovietinių knygučių dar neskaitė, tai, kad birželio 22-osios vakare „viskas dingo", jie net negalėjo įsivaizduoti. Ir Maskvoje, ir Minske tą vakarą buvo daromi ir pasirašomi patys ryžtingiausi sprendimai. Vyriausiosios karo tarybos „Direktyva Nr. 3", išsiųsta į kariuomenę 21.15 pasirašyta Timošenkos, Žukovo ir Malenkovo, reikalavo: *„Šiaurės vakarų ir Vakarų frontų sutelktais smūgiais apsupti ir sunaikinti priešo Suvalkų grupuotę ir birželio 24-osios pradžioje užimti Suvalkų rajoną"*. [321] Šiai direktyvai įvykdyti Vakarų fronto vado armijos generolo Pavlovo įsakymu buvo kuriama kavalerijos mechanizuotoji grupė 6-ajame ir 11-ajame mechanizuotajame korpuse bei 6-ajame kavalerijos korpuse. Vadovauti grupei Pavlovas pavedė savo pavaduotojui generolui leitenantui Boldinui. Boldino kavalerijos mechanizuotajai grupei buvo numatytas uždavinys – puolant nuo Balstogės bei Gardino šiaurės link palei kairįjį Nemuno krantą „nukirsti" vermachto 3-iosios tankų grupės komunikacijas.

Raudonosios armijos mechanizuotasis korpusas, kaip ir vermachto tankų divizija, tai didžiulė, nusidriekusi daugelį kilometrų „plieninė juosta", be to, tankai šioje juostoje sudaro ne daugiau kaip vieną dešimtadalį visų judančių objektų. Visi likusieji – lengvai šarvuota arba visai nešarvuota technika, kurią galima išvesti iš rikiuotės aviacinių bombų skeveldromis ir atakos lėktuvų kulkosvaidžių bei patrankų ugnimi. Štai kodėl tokių tankų junginių veiksmus, bet kokius veiksmus – pirmąjį smūgį arba atsakomąjį, puolimą, kontrpuolimą ar atsitraukimą – buvo būtina naikintuvais pridengti iš oro. Visiškai neatsitiktinai Guderiano tankų grupė ir geriausia liuftvafės naikintuvų eskadrilė JG-51, pats galingiausias Raudonosios armijos 6-asis mechanizuotasis korpusas ir pati didžiausia pagal naikintuvų skaičių 9 MAD birželio 22-ąją ryte atsidūrė vieni šalia kitų...

Birželio 23-iosios ryte 9 MAD, kaip kovinio junginio, „Balstogės kyšulyje" neliko. Šis netikėtas ir labai grėsmingas faktas reikalavo iš Vakarų fronto KOP vadovybės greitų ir ryžtingų veiksmų situacijai taisyti. Tiesą pasakius, į numatomų Boldino kavalerijos mechanizuotosios grupės veiksmų rajoną reikėjo perbazuoti vienintelį likusį fronto KOP

Sovietų kavalerijos ir tankų ataka.

naikintuvų aviacijos junginį – 43 NAD. Neįmanoma atmesti, nors sunku ką tiksliai pasakyti, nes Sergejaus Černycho trijų šimtų naikintuvų likimą vis dar gaubia tamsa, kad, laiku „sustiprinus vadovybę", buvo galima atkurti ir 9 MAD naikintuvų pulkų likučių kovinę galią.

Deja, realybėje nieko panašaus nebuvo padaryta: *„Ilga mašinų kolona paliko Bialystoką ir jau anksti pirmadienį ryte buvo toli už miesto"*. Niekieno nevaldomi 9 MAD likučiai skubiai „persibazavo" į rytus, keturi 43 NAD pulkai liko Baranovičių ir Minsko rajonų aerodromuose. Suprantama, įnašą į bendrą dezorganizaciją įnešė ir fronto KOP vado žūtis – suėmimas ar savižudybė. Birželio 23-iąją 2 valandą nakties pasirašytas naujo Vakarų fronto KOP vado „Kovinis įsakymas Nr. 02" iškėlė generolo majoro Zacharovo naikintuvams tokį uždavinį – *„43 NAD iš Baranovičių rajono dviem pulkais iš oro pridengti smogiamąją grupuotę Balstogės, Lipsko* (15 km į šiaurės vakarus nuo Gardino – M. S.) *rajonuose"*. 322

Nuo Baranovičių iki nurodyto rajono ne mažiau nei 160–170 km. Apie kokią „smogiamosios grupuotės priedangą iš oro" galėjo būti kalbama, jeigu tokiam atstumui naikintuvas I-16 išeikvodavo tris ketvirtadalius degalų ir tai vien nuskristi į patruliavimo rajoną ir atgal? Be to, sprendžiant iš 43 NAD dokumentų, jokių „dviejų pulkų" Baranovičiuose nebuvo, o tik vienas vienintelis 162 NAP, atskridęs ten birželio 22-osios ryte. Daugelio valandų vieno pulko patruliavimas ore virš Boldino kavalerijos mechanizuotosios grupės buvo neįmanomas ir, kaip matyti iš turimos informacijos, net nebuvo bandyta tai daryti, o štai savo bombonešius lydėti į Suvalkų–Gardino rajoną teoriškai galėjo – „išako" veikimo atstumas tai leido.

Lėktuvas I-16 aerodromo pakraštyje ir vokiečiai ant trofėjinio tanko T-26. 1941 m.

„Įsakyme Nr. 02“ bombonešių aviacijai nurodyti labai ryžtingi veiksmai: *„Padėti smogiamajai grupuotei sunaikinti priešą, tam smogti priešo Suvalkų grupuotei Lipsko, Sapackinės, Gardino rajonuose... Visų aviacijos divizijų kovinės veiklos intensyvumas – 2 išskridimai“*. [322] Nepaisant pirmosios dienos didelių nuostolių, pajėgos dar buvo didžiulės. Aštuoniuose fronto KOP bombonešių pulkuose, neskaičiuojant pirmojo ešelono sutriuškintų dalinių bei formuojamų 12 BAD pulkų, turėjo likti dar apie 240 lėktuvų. Net atsižvelgus į didelį skaičių sugedusių (sugadintų) mašinų, įsakymo nustatytas skraidymo intensyvumas turėjo virsti trimis šimtais kovinių lėktuvų išskridimų.

„Kovinis įsakymas Nr. 02“ buvo įvykdytas taip:

„Vakarų fronto KOP štabo „Operatyvinė suvestinė Nr. 04“

1. Vakarų fronto KOP 1941-06-23 tęsė kovas su artėjančiais priešo rezervais ir motorizuotaisiais daliniais Gardino, Lipsko, Sapackinės rajonuose ir, naikindami priešo KOP, dengė Baranovičius, Minską.

2. 12 BAD 1941-06-2-iosios dieną skrido į fronto gilumą, kur eskadrilės smogė sutelktiems priešo motorizuotiesiems mechanizuotiesiems daliniams.

Devyni SB atakavo priešo motorizuotuosius mechanizuotuosius dalinius Gardino, Sapackinės, Kurjankos rajonuose. Numesta FAB-100 ir FAB-250.

Šeši SB (dokumentuose įrašyta „5 SB“, tačiau, sprendžiant pagal numestų bombų skaičių, tai klaida – M. S.) *atakavo mechanizuotuosius dalinius Lipsko rajone. Numesta 24 FAB-100* (ir, be to, labai kukli SB bombų įkrova buvo sumažinta iki 400 kg – M. S.).

Devyni SB Michališkių aerodrome atakavo desantą (?).

43 BAP kovinių išskridimų neatliko. Divizija nuostolių nepatyrė.

3. 13 BAD bombardavo pėstininkų, artilerijos, mašinų santalką.

Šešiolika SB iš 125 BAP 8.2, H=2600, bombardavo susitelkusius pėstininkus Sapackinės, Lipsko rajone. Numesta 96 FAB-100. Bombos pataikė į taikinį. Pulką apšaudė zenitinė artilerija, o grįžtantį atakavo vienuolika Me-109. Numušti 3 Me-109. Nuostoliai: 3 SB kartu su ekipažais sudegė. Vienas SB nutūpė Baranovičiuose, vienas SB lėktuvas, valdomas lakūno Siniakovo, nutūpė fronto ruože kilus gaisrui.

39 BAP (10 MAD 16–17 bombonešių, perskridusių birželio 22 dieną iš Pinsko į Bobruiską – M. S.) *devyni SB 8.54, H=4300, bombardavo susitelkusius pėstininkus ir autotransportą šiauriniame Sapackinės pakraštyje. Pastarasis dega trijose vietose. Numesta 90 FAB-100* (jeigu tai ne klaida, būtų pirmųjų karo dienų SB panaudojimo rekordas – M. S.). *Artėjančius ir besitraukiančius nuo taikinio apšaudė zenitinė artilerija. Virš taikinio patruliavo 3 lėktuvai, tipas nenustatytas.*

4. 43 NAD dengė Baranovičius, Minską. Visą dieną 43 NAD kovojo oro mūšiuose virš Minsko. Naikintuvai ir zenitinė artilerija numušė 4 priešo lėktuvus...“ [323]

Kairėje: vokiečių kariuomenė keliasi per Nemuną. 1941 m. Dešinėje: vokiečių kariuomenė įžengia į Gardiną. 1941 m.

Kaip matyti, net ataskaitoje 43 NAD naikintuvai nedengia bombonešių. Tvarkingai sudėję skaičius, taip pat privalome konstatuoti, kad įsakymas „du išskridimai per dieną" neįvykdytas. Iš tikro nebuvo įvykdytas net „vienas išskridimas dviem lėktuvams". Jeigu tikėsime „Operatyvine suvestine Nr. 04", fronto bombonešių aviacija birželio 23-iąją atliko tik 54 skrydžius. Tiesa, 12 BAD koviniame pranešime nurodyta, kad į kovą Michališkėse su neegzistuojančiu desantu išskrido ne 9, o 18 lėktuvų.

Būtina atkreipti dėmesį į 13 BAD situaciją. Kovos veiksmuose dalyvavo vos vienas pulkas iš penkių. Tai būtent tas pats 125 BAP, kuris išvakarėse birželio 22-ąją patyrė minimalių nuostolių (žr. 10 lentelę 383 p.).

Visi kiti, kaip galima spėti, vadovavosi ne koviniu įsakymu, o tiesiog negalėjo pamiršti vakarykštės dienos susitikimų su liuftvafės naikintojais. Tokiam neveiklumui kare apibūdinti yra atitinkamas pavadinimas, bet ne mums jį ištarti...

Nė kiek ne geriau birželio 23-ioji prasidėjo ir 12-ojoje aviacijos divizijoje:

„1941-06-23 6.10. Prie aparato pulkininkas Sviridovas (fronto KOP štabo operatyvinio skyriaus viršininkas – M. S.). *Praneškite, kur dabar daliniai, ką veikia, kodėl nevykdomas fronto vado „Kovinis įsakymas Nr. 02". Kas atsitiko?*

– Raportuoju (12 BAD štabo viršininkas pulkininkas Minkovas – M. S.) .

Pirma. Daliniai baigia perbazavimą. 128 BAP – Krulevščizna, 43 BAP – Sitca.

Antra. Iš Postavų praneša, kad dėl degalų stygiaus (neįskaitoma) *vykdyti uždavinio neskridome. Viskas.*

– Pakartokite.

– Dėl degalų stygiaus prie taikinio ir atgal neskridome. Viskas.

– Kodėl nepranešėte anksčiau, o raportuojate tada, kai reikia vykdyti kovinį uždavinį?

– Dėl degalų trūkumo raportavau vakar 1941-06-22 23.45, HP 6454 pranešta, kad iki šiol 128 BAP neaprūpintas.

– *Drauge Minkovai, tarp 23.45 ir 6.00 daugiau nei šešių valandų tarpas. O kai gavote kovinį įsakymą, kodėl neraportavote, kad negalite jo vykdyti?*

– *Aš asmeniškai 22.00 koviniame pranešime majorui Beskaravainui pranešiau, kad 43-iasis ir 128-asis dar neaprūpinti, o degalų net pėdsakų nėra* (taip tekste – M. S.).

– *Kada manote apsirūpinti degalais?*

– *Klausimą dėl degalų aiškinuosi dabar. Krulevščiznoje jie laikinai* (neįskaitoma). *Prašau pranešti, kuri stotis aprūpintų degalais. Apie artilerijos turtą ir maisto produktus jokių žinių nėra. Su kuo palaikyti ryšį dėl šių klausimų?*

– *Draugas pulkininke, Krulevščiznoje degalų yra. Ten buvo numatytas ir parengtas jūsų 128 BAP aerodromas. Vadas įsakė imtis visų priemonių aprūpinti degalais dalinius ir įvykdyti kovinį uždavinį. Viskas. Vykdykite!"* [324]

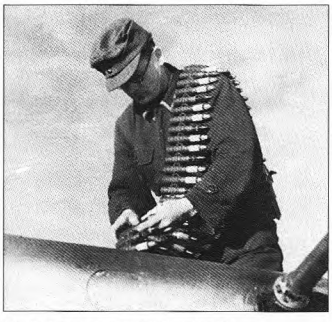
10.15 su 12 BAD štabo viršininku vėl susisiekė KOP štabo atstovas majoras Kartaševas:

„– *Kaip vyksta „Kovinio įsakymo Nr. 02" vykdymas? Ar kas nors jau grįžo?*

– *Ryšys* su *Krulevščizna netikėtai nutrūko* (iš už 350 km esančio pasienio po žeme atšliaužė vokiečių desantininkai? – M. S.). *Pranešimo negavome. Kai tik gausiu, iškart pranešiu...*" [325]

Būtina pažymėti, kad po visų šių pokalbių benzino atsirado ir 128 BAP atliko 30 išskridimų, t.y. vėl, kaip ir birželio 22-ąją, buvo geriausias pulkas pagal bendrą išskridimų skaičių ir pagal išskridimų skaičių turimiems tvarkingiems lėktuvams. Pats faktas, kad tokio nelabai gražaus turinio telegrafo juosta atsitraukimo chaose nebuvo sunaikinta, o išliko 12 BAD archyviniame fonde, rodo, jog pulkininko Aladinskio divizijoje, lyginant su kitomis divizijomis, buvo išsaugota patenkinama tvarka...

Dar viena, beje, labai vaizdinga birželio 23-iosios iliustracija gali būti itin trumpi liuftvafės naikintuvų pergalių sąrašai arba net visiškas jų nebuvimas. Pirmąją karo dieną JG-51 eskadrilė pareiškė numušusi 93 sovietų lėktuvus, birželio 23-iąją – tik 2, JG-53 eskadrilė pareiškė atitinkamai 71 ir 4. Pati sėkmingiausia pirmoji karo diena buvo III/JG-53 grupei: birželio 22-ąją ji pranešė apie 36 pergales, birželio 23-iąją – nė vieno. II/JG-51 pareiškė numušusi 28, o birželio 23-iąją – nulį... Pamiršo mokslus, kaip reikia numušti? Naikintuvų grupių vadai nesusitarę ataskaitose rašo visai apie ką kita: „Su priešo lėktuvais ore nesusitikom". [367]



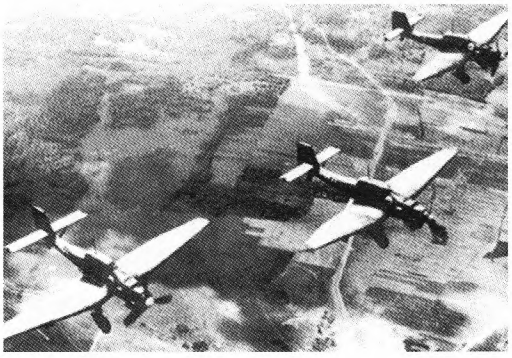
Vokiečių eskadrilė JG-51
Rytų fronte. 1941 m.

Norėdami nors kiek save nuraminti, galime spėti, kad birželio 23-iąją Vakarų fronto mažas aktyvumas nė kiek nesumažino Boldino kavalerijos mechanizuotosios grupės veiksmų efektyvumo. Tai įvyko dėl labai paprastos priežasties, nes įsakyme nustatytas smogiamosios grupės sutelkimas pradiniuose puolimo ruožuose buvo sužlugdytas ir 6-ojo mechanizuotojo korpuso kontrsmūgis faktiškai prasidėjo tik birželio 24-osios viduryje. Ši diena tapo įnirtingų mūšių ore diena.

Eilinis Vakarų fronto KOP vado įsakymas, gautas birželio 24-ąją 6.30 12 BAD štabe, reikalavo *„palaikyti smogiamąją kavalerijos mechanizuotąją grupę Induros, Gardino rajone, toliau Druskininkų, Merkinės link. Intensyvumas* – ***trys išskridimai*** (paryškinta mano – M. S.). [326] Sprendžiant iš pulkininko Minkovo pasirašyto kovinio pranešimo, birželio 23-iosios vakare 12 BAD pulkuose buvo lėktuvų: 128 BAP – 44 SB, tarp jų 37 tvarkingi, 43 BAP – 15 Su-2, 12 tvarkingų ir 29 tvarkingi RZET. [327] Padidinus šiuos skaičius trimis, vis tiek divizija netinginiavo:

> *„Kovinis pranešimas, be numerio, 12-osios divizijos štabas, birželio 24-oji,*
>
> *1. 128 BAP lėktuvai kilo į ataką 33 kartus, numesta 16 vnt. FAB-250, 100 vnt. FAB-100. Numuštas vienas Me-109* (vėliau raportuose atsiranda ir vienas birželio 24-ąją numuštas Me-110 – M. S.).
>
> *Dėl artilerijos* (taip tekste – M. S.) *ir priešo naikintuvų prarasti penki SB. ... Pulkas turi 39 SB.*
>
> *2. 43 BAP 9 val. 53 min. devyni Su-2 [smogė] tankams Druskininkų rajone. Numesta 6 FAB-100 ir 30 AO-25. Devyni RZET, Michališkių rajone nieko neaptikta* (taip vis dar tęsiama kova su „desantu“ – M. S.). *Turime 20 tvarkingų Su-2 ir 32 RZET.*
>
> *3. 215-asis, 209-asis ir 6-asis pulkai kovos veiksmų nevykdė“.* [328]

209 BAP neveiklumas ir netikėtas 43 BAP tvarkingų Su-2 padidėjimas, ko gera, yra tos pačios prigimties. 209 BAP perdavė tvarkingą techniką 43-iajam pulkui. Dar po keleto dienų 209 BAP personalas bus išsiųstas į Maskvą performuoti.



Ju-87 skrydyje.

Birželio 24-ąją aktyviai pradėjo veikti ir 13 BAD. Divizija smogė seriją smūgių puolančioms palei Kobrino–Baranovičių ir Pružanų–Slonimo Guderiano tankų kolonoms, t.y. JG-51 eskadrilės veiksmų ruože. Kaip ir birželio 22-ąją, be naikintuvų priedangos ir vėl didžiuliai nuostoliai.

„Operatyvinė suvestinė Nr. 3“, 1941-06-24 22.00, 13 BAD štabas, Bobruiskas

1. 13 BAD nuo 10.00 iki 21.00 atliko 146 lėktuvų išskridimus, bombardavo priešo motorizuotąsias kolonas Pružanų, Kamenec Litovsko, Dobrynevo, Kobrino keliuose. Numesta 591 FAB-100, 96 FAB-50, 326 AO-25, 171 AO-15.

2. 24 BAP. 27 SB nuo 10.00 iki 10.45 iš H-2500 m bombardavo tankus Pružanų, Ružanų rajonuose. Devyniolika SB nuo 16.50 iki 17.55 bombardavo motorizuotąsias mechanizuotąsias kolonas Pružanų rajone. Pastebėti keli tiesioginiai pataikymai.

[Skrendant] iki taikinio ir atgal iki Slucko, buvo atakuoti penkių Me-109 devynetų. Nuostoliai: negrįžo 17 ekipažų.

3. 97 BAP. Atlikti 34 lėktuvų išskridimai nuo 15.30 iki 20.38. Iš 300–1000 metrų aukščio bombardavome tankų kolonas nuo Ivancevičių iki Kartūzų Berezos. Pastebėta 10 tiesioginių pataikymų. Nuostoliai: numušta dvylika Su-2, trims Su-2 būtinas lauko remontas. Žuvo 4 lakūnai, 5 liotnabai (pradėjusieji skraidyti kariai – vert.). *7 ekipažai nutūpė priverstinai, detalės nežinomos.*

4. 128 BAP. Aštuoniolika SB nuo 10.00 iki 12.00 iš H-2000 m bombardavo tankų koloną Pružanų rajone. Pastebėta tiesioginių pataikymų į koloną. Priešo naikintuvai atakavo 4-ąją eskadrilę, bombų nenumesta.

Nuostoliai: 4 SB numušti virš taikinio. 5 SB priverstinai nusileido savo teritorijoje, 6 SB pramuštos skylės. Numušta priešo lėktuvų: 3 He-112, 2 Me-109.*

5. 125 BAP. Aštuoniolika SB nuo 10.00 iki 11.00 iš H-5000 m bombardavo tankus ir motorizuotąsias mechanizuotąsias kolonas Pružanų rajone. 15.10 Solanų aerodrome pulką atakavo priešo bombonešiai.

Nuostoliai: numušti 2 SB, aerodrome sunaikintas SB (taip tekste – M. S.). *Žuvo pulko vadas majoras Konecas.*

6. 130 BAP. (neįskaitoma, galima spėti apie 15 – M. S.) *lėktuvų išskridimų. Iš H-800–1600 m bombardavome susitelkusius automobilius, tankus ir pėstininkus Kobrino, Žabinkos rajone bei tankus žygyje prie Grudopolio stoties* (35 km į pietvakarius nuo Baranovičių – M. S.). *Pataikyta gerai.*

Nuostoliai: numuštas 1 ekipažas, 2 ekipažai nutūpė priverstinai savo teritorijoje.

7. 162 ŽAP (žvalgybos aviacijos pulkas – vert.).** *15 SB iš H- 400–600 m bombardavo motorizuotąsias mechanizuotąsias priešo kolonas Kobrino, Kartūzų Berezos rajonuose.*

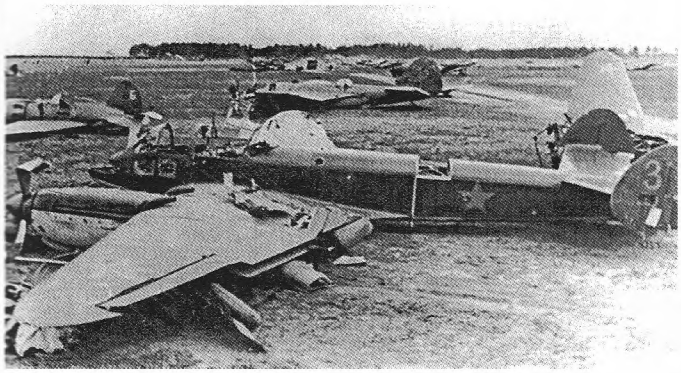
Nuostoliai: 7 SB suvarpyti kulkų. Dviem iš jų reikia remonto dirbtuvėse, kitų remontas užtruks 2–3 valandas.

8. Stebint nustatyta....

9. Bombardavo Bobruisko aerodromą ir miestą. 12.35 dvylika lėktuvų, 20.30 septyni lėktuvai, 21.15 penki priešo lėktuvai. Į aerodromą numesta ***apie 80 įvairaus kalibro bombų. Sudegė 1 SB*** (paryškinta mano – M. S.).“ 329

* Sprendžiant iš 121 BAP štabo „Operatyvinės suvestinės Nr. 02“, išskridimų ir nuostolių buvo daugiau. Trys pulko eskadrilės atliko 26 išskridimus, numesta 90 FAB-100 ir 36 AO-25. Nuostoliai aprašyti taip: „Iš kovinės užduoties negrįžo 17 lėktuvų, iš jų 4 buvo numušti virš taikinio, likusieji, persekiojami naikintuvų, mėgino pasiekti savą teritoriją“. Labai įdomiai aprašytas epizodas, susijęs su 4-ąja aviacijos eskadrile: „Atakuojant naikintuvams bei savai kariuomenei esant abiejose tankų kolonos pusėse, bombų nenumetė“.

** Rezervinis aviacijos pulkas, pavaldus frontui, bazavosi Cholmečo, Bronojės aerodromuose.



Palikti sovietų lėktuvai Bobruisko aerodrome. Priekyje sudaužytas Jak-4. 1941 m.

Vokiečiams užėmus Bobruiską prie vienos jo įmonės vartų. Visi miesto gyventojai privalėjo dirbti... 1941 m.

Dar prieškariu divizija su „nelaimingu numeriu" tapo viena iš geriausių sovietų KOP. *„Divizijos vadas generolas majoras Polyninas daug padirbėjo, kad greičiau ir geriau parengtų skraidymo personalą kovinėms užduotims vykdyti... Būtent todėl 13 BAD užima pirmąją vietą tarp apygardos KOP junginių pagal 1941 metų pasirengimą kovai... Per 1941 metų balandį, nors divizijos daliniai nemažai skraidė (1074 valandas), divizijoje rimtų skraidymo įvykių nebuvo".* Pagrindinis ir praktiškai vienintelis trūkumas, pažymėtas 1941 metų gegužės Vakarų YKA KOP vadovybės raporte: *„Partiniame politiniame darbe buvo atotrūkis nuo gyvenimo ir uždavinių, sprendžiamų divizijos daliniuose".* 330

Prasidėjęs 1941 m. birželio 22-ąją karas 13 BAD vadui Sovietų Sąjungos didvyriui generolui majorui F. Polyninui jau buvo trečiasis. Jis dalyvavo sovietų–suomių kare, toks faktas aptinkamas beveik visų sovietų KOP pulkų ir aukštesniųjų vadų biografijose, generolo Polynino aktyve buvo ir oro karo patirtis Kinijoje, kur jis dalyvavo su pertraukomis nuo pat 1933 metų. Būtent jis vadovavo bombonešių grupei, kuri 1938 metų vasario 23-iąją subombardavo japonų aviacijos bazę Taivano saloje. Vertą pavyzdžio beveik 800 km reidą virš japonų užgrobtos Kinijos teritorijos Polyninas suorganizavo ir įvykdė taip, kad japonų priešlėktuvinė gynyba ne tik negalėjo pasipriešinti, bet net nepastebėjo 28 sovietų bombonešių antskrydžio.

Sovietų 13-osios bombonešių divizijos vadas, aviacijos generolas majoras F. Polyninas. 1941 m.

Karas tapo griežtu egzaminu, ne visi jį išlaikė. Ankstesniajame skyriuje jau minėjome tokius Raudonosios vėliavos pulkus, kurie, kaip paaiškėjo, 1941 metų birželį buvo galinga jėga, tačiau tik kovoje su daug silpnesniu priešu. 13-osios aviacijos divizijos Raudonosios vėliavos 24 BAP vykstančiame kare atsidūrė tarp geriausiųjų. Birželio 24-ąją pulkas atliko 46 išskridimus, o tai 1,5–2 kartus viršijo tvarkingų lėktuvų skaičių. Netikėtai labai aukštas kovinis lygis sovietų karinėse oro pajėgose. Iš tą dieną antrajame išskridime dalyvavusių 19 bombonešių į savo aerodromą grįžo du. Tai labai dide-

li, lyginant su bet kokiomis karinėmis oro pajėgomis, nuostoliai ir sunku rasti Antrojo pasaulinio karo istorijoje aviacijos dalinį, kuris, patyręs tokių nuostolių, toliau tęstų kovinę veiklą. Nė kiek ne mažesni ir kitų dviejų 13 BAD pulkų nuostoliai, tačiau birželio 25-ąją divizija vis dar kovoja.•

„Operatyvinė suvestinė Nr. 4", 1941- 06-25 22.00, 13 BAD štabas, Bobruiskas

1. 13 BAD atliko 98 lėktuvų išskridimus, bombardavo priešo motorizuotuosius mechanizuotuosius dalinius žygyje bei susitelkimo rajonuose, Grivdos ir Ščaros upių perkėlose.

2. 24 BAP atliko dvylika lėktuvų išskridimų, numestos 96 FAB-100 (8 bombų įkrova lėktuve, t.y. šiek tiek didesnė nei įprastai – M. S.). *Iš H-1300–1800 m aukščio bombardavo Grivdos ir Ščaros perkėlas. Ekipažų nuomone, taikinys nesunaikintas. Abu tiltus dengia priešo zenitinė artilerija. Skrendant nuo taikinio, atakavo 32 priešo naikintuvai Me-109 ir He-112. Penki Me-109 numušti.*

Nuostoliai: negrįžo 7 lėktuvai ir ekipažai.

3. 97 BAP penki lėktuvai Su-2 vykdė žvalgybą, 29 lėktuvai Su-2 iš H-1300–2000 m bombardavo susitelkusius motorizuotuosius mechanizuotuosius priešo dalinius Ivancevičių, Kartūzų Berezos ir Pružanų rajonuose. Numestos 67 FAB-100, 69 FAB-50. Matyti tiesioginių pataikymų į taikinį.

Nuostoliai: numušti du Su-2 su ekipažais, 2 lėktuvams reikia remonto.

4. 125 BAP šeši lėktuvai SB bombardavo susitelkusius miške į šiaurės vakarus nuo Grudopolio tankus ir tiltą per Grivdą. Numesta 20 FAB-100 (labai keistas skaičius – M. S.).

Nuostolių nėra.

5. 130 BAP aštuoni lėktuvai SB iš H-2300 m bombardavo sutelktus motorizuotuosius mechanizuotuosius dalinius 15 km nuo Kartūzų Berezos. Numesta 48 FAB-100. Buvo matyti tiesioginių pataikymų į sutelktas mašinas ir žmones. Numušti 4 Me-109.

Nuostoliai: 7 SB, iš jų 4 nutūpė mūšio rajone (taip tekste – M. S.), *2 sudegė virš taikinio, 1 priverstinai nutūpė Petrikove. Aštuntasis nutūpė „pilvu" savo aerodrome, reikia remonto.*

6. 121 BAP. Visą dieną nuosekliais smūgiais bombardavo priešo kolonas Gončarų, Kartūzų Berezos plentuose ir Pružanų, Ivancevičių aerodromą. Kiekviename iš aerodromų buvo apie 40 įvairių tipų priešo naikintuvų. Atlikti 27 lėktuvų išskridimai, numesta 180 įvairaus kalibro bombų. Matyti tiesioginių pataikymų į motorizuotąsias mechanizuotąsias kolonas bei Pružanų aerodromą.*

7. 10 MAD du Il-2 šturmavo motorizuotąją mechanizuotąją koloną nuo Grudopolio iki Kosuvo stoties. Nuostolių nėra..."

* 121 BAP štabo „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 04" pažymėta, kad mechanizuotųjų kolonų bombardavimas vyko iš 5–8 km aukščio grandimis. Ivancevičių aerodromą bombardavo iš 5,3 km aukščio, Pružanų aerodromą – iš 1,3 km. Nieko keista, kad tik paskutiniu atveju „po bombardavimo aerodrome pastebėtas gaisras".

Kairėje: Per sovietų aviacijos ataką išsisklaidžiusi vokiečių grupė. 1941 m.
Dešinėje: vokiečių transporto lėktuvas Ju-54 leidžiasi į užimtą sovietų aerodromą. Priekyje sovietų KOP palikti lėktuvai. 1941 m.

12 lentelė: 13 BAD aritmetiniai kovinės veiklos rodikliai.

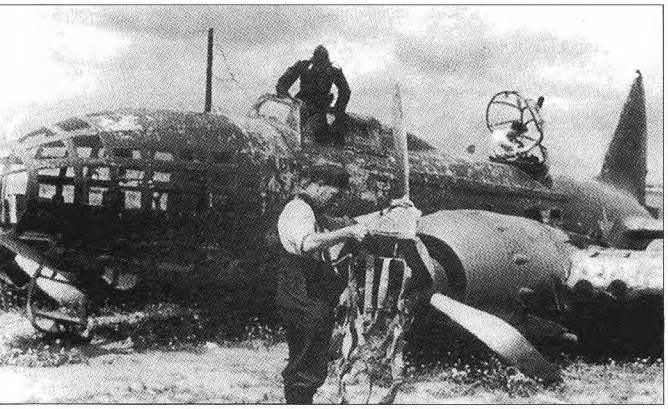
	06 22	06 23	06 24	06 25
24 BAP	41/28/9	32/0/0	32/46/17	15/12/7
97 BAP	35/0/0	35/0/0	35/34/12	23/34/2
121 BAP	56/27/8	48/0/0	48/26/17	31/27/16
125 BAP	38/27/2	36/16/4	32/18/3	29/6/0
130 BAP	38/27/20	18/0/0	18/15/3	15/8/7
Iš viso:	**208/109/39**	**169/16/4**	**165/139/52**	113/87/22

Pastaba: pirmasis skaičius – lėktuvų skaičius pulke, taip pat sugedusieji.
Antrasis – kovinių išskridimų skaičius.
Trečiasis – nuostoliai, įskaičiuojant priverstinius nutūpimus.

Lentelėje pateikti skaičiai į didelį tikslumą pretenduoti negali iš dalies todėl, kad tie patys epizodai, aprašyti divizijų ir pulkų štabų operatyvinėse suvestinėse, labai skiriasi. Bendras įvykių vaizdas atsiskleidžia labai aiškiai: per pirmąsias keturias karo dienas 13 BAD atliko 351 išskridimą ir prarado ore 135 bombonešius, įskaitant grandžių vadų kursų dalyvių numuštus birželio 22-ąją 18 lėktuvų. Tam, kad deramai įvertintume tokių nuostolių mastą, priminsime, jog Pietų fronto KOP per 1941 metų birželio ir liepos 40 dienų ore visose kategorijose numušti naikintojų, priešlėktuvinės artilerijos negrįžo iš kovinės užduoties, prarasti 189 visų tipų kovos lėktuvai. Kaimyninis Šiaurės vakarų fronto KOP iki liepos 10–15-osios ore prarado 130 bombonešių.

Neįprastai dideli 13 BAD nuostoliai, be bendrų visoms sovietų karinių oro pajėgų bombonešių daliniams priežasčių – nebuvo naikintuvų priedangos, menkas borto šaulių parengimas, skridimai mažomis grupėmis, – paaiškinami ir tuo, kad ši divizija smogė pagrindinei priešo grupuotei. Bombardavo ne atsitiktinius ir abejotinos reikšmės taikinius, o Guderiano grupės tankų kolonas.* Suprantama, ir priešas dėjo visas pastangas norėdamas „išvalyti" oro erdvę pagrindinio smūgio ruože. Be to, būtina atkreipti dėmesį į dar vieną labai svarbią aplinkybę – išimtinai greitą Raudonosios armijos sausumos dalinių atsitraukimą Vakarų fronto kairiajame, pietiniame, sparne. Būtent dėl to visi priverstinai nusileidę bombonešiai tapdavo negrįžtamais nuostoliais.

* Į sovietų bombonešių ataką pateko net Guderiano 2-osios tankų grupės štabas. Guderianas atsiminimuose rašo: „Birželio 25-ąją aplankiau ligoninę, sužeistuosius, nukentėjusiuosius vakar dieną bombarduojant mūsų vadavietę, aš tuo metu buvau kitame fronto ruože".



Priverstinai nusileidęs tolimojo veikimo bombonešių pulko lėktuvas DB-3f.

Sovietų lėktuvas DB-3f ir bombos.

Panašiai klostėsi ir 3-iojo TBAK kovos veiksmų chronologija. Birželio 23-iąją tolimojo veikimo bombonešiai beveik visiškai nieko neveikė.* Tik atskirojo 212 TBAP aštuoni ekipažai veikė dar pagal prieškario planus: pakilę aukščiau debesų numetė bombas ant Varšuvos ir jos priemiesčių:

„Operatyvinė suvestinė Nr. 5", 1941-06-24 1.05, 3-iojo armijos korpuso štabas, Smolenskas

1. 212 TBAP 1941-06-23 nuo 19.17 iki 19.48 aštuoni DB-3f bombardavo FAB-100 Varšuvą.

a) Nuo 19.17 iš H-8000 m grandis – du lėktuvai, bombardavo Prahos geležinkelio mazgą (Varšuvos priemiestį – M. S.), *numetus bombas geležinkelio stotyje, taip pat mieste, kilo gaisras.*

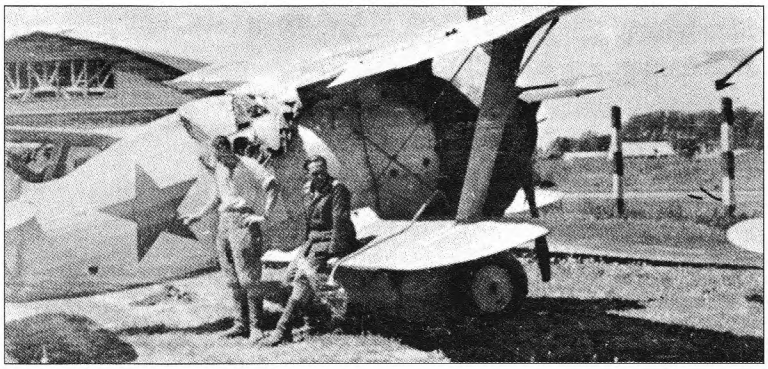
b) Grandis – 3 lėktuvai – 19.48 iš H-8000 m bombardavo šovinių ir sviedinių gamyklą Rembertuge, bomboms pataikius, įvyko milžiniškas sprogimas.

c) Trečioji grandis – 3 lėktuvai, 19.25 iš H-8000 m bombardavo Mokotovo aerodromą, bombos nukrito tiksliai į skraidymo lauką ir pastatus. Numetus bombas, kilo gaisrų. Lėktuvų aerodrome nepastebėta (nelengva įžiūrėti lėktuvą iš 8 km aukščio – M. S.).

d) Zenitinės artilerijos veiksmų nebuvo, naikintuvų aviacijos taikinio rajone nesutikome... Likusieji daliniai kovinių išskridimų nevykdė.

3-iojo aviacijos korpuso štabo viršininkas pulkininkas Kozincevas" [332]

* Labai keistas 3-iojo TBAK neveiklumo paaiškinimas aptinkamas jo buvusio vado memuaruose: „Birželio 23-iąją Suvalkų rajone padėtis žemėje pasikeitė, 3-iojo tolimojo veikimo bombonešių aviacijos korpuso kovinis išskridimas tapo nereikalingas. Visi daliniai 30 minučių stovėjo pasirengę kilti, tačiau užduotis taip ir nebuvo gauta..."



Sovietų aerodrome palikti lėktuvai. Priekyje I-153. 1941 m.

Pagal korpuso štabo raportą birželio 24-osios ryte 3-iojo TBAK kovai buvo parengti 137 bombonešiai DB-3f:

96 TBAP – trisdešimt aštuoni, 98 TBAP – dvidešimt aštuoni (?), formuojamame 207 TBAP – keturiolika ir 212 TBAP – penkiasdešimt septyni. [336] Ši diena tapo viena iš labiausiai įtemptų kovinės veiklos dienų. Sovietų karinių oro pajėgų matu ji tapo net rekordinė: atlikta 170 išskridimų, bombarduotas Vilniaus aerodromas. Jame tuo metu jau buvo „apsigyvenę" vokiečių aviacijos daliniai, sutelkta priešo kariuomenė Gardino rajone, motorizuotosios mechanizuotosios kolonos Pružanų–Slonimo plente. Nuostoliai – 29 lėktuvai, be to, Pietų fronte veikusiuose daliniuose, t.y. po Melderso naikintuvų eskadrilės, iš kovinio išskridimo negrįžo lygiai pusė bombonešių. 207 TBAP per 18 išskridimų prarasti 10, o 212 TBAP per 29 skrydžius –14 bombonešių. [337]

Per paskutines dvi dienas padėtis žemėje greitai blogėjo. Boldino kavalerijos mechanizuotosios grupės kontrsmūgis baigėsi šnipštu, tūkstantis tankų be pėdsakų ištirpo tarp miškų ir pelkių. Birželio 25-osios vakare vermachto 2-oji tankų grupė užėmė Baranovičius, birželio 26-ąją ryte 3-ioji tankų grupė pasiekė šiaurinius Minsko pakraščius. Tą pačią birželio 26-ąją SSRS gynybos liaudies komisaras Timošenka pasirašė vyriausiosios vadovybės direktyvą, pagal kurią tolimojo veikimo aviacijos junginiams iškeltas uždavinys *„sistemingais, dieną ir naktį nenutrūkstančiais antskrydžiais sunaikinti priešo tankus... bombarduoti ne mažomis grupėmis, o pulkais iš 400 metrų aukščio* (paryškinta mano – M. S.)".

Vokiečių 3-iosios tankų grupės tankai žygyje. 1941 m.

Vyriausiosios vadovybės logiką suprasti nesunku. Per keletą dienų Maskva gavo dešimtis pranešimų, kad suplanuotus mechanizuotųjų korpusų kontrsmūgius sujaukė priešo aviacija, kuri „persekiojo kiekvieną automobilį", „išvedė iš rikiuotės 60–70% tankų", „sudau-

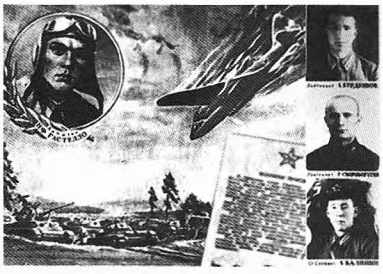
žė visą tankų divizijų užnugarį" ir panašiai. Dabar vyriausioji vadovybė tikėjosi, kad galingi sovietų aviacijos smūgiai leis, jeigu ne sutriuškinti priešo motorizuotąsias mechanizuotąsias kolonas, tai bent jau pristabdys jų nepaliaujamą veržimąsi į rytus. Iš direktyvos teksto *„bombarduoti ne mažomis grupėmis, o pulkais iš 400 metrų aukščio"*, matyti, kad penktąją karo dieną vyriausioji vadovybė teisingai suprato visa tai, ko per paskutinius penkis dešimtmečius nenorėjo matyti dvi sovietų istorikų kartos. Tačiau maršalas Timošenka iš esmės klydo, to meto ginkluote iš oro sutriuškinti tankų diviziją buvo įmanoma tik paniškų pranešimų puslapiuose...

Praėjus dviem dienoms, 3-iojo TBAK vadas raportavo fronto KOP štabui:

„1941-06-26 visų pulkų DB-3 visą dieną vykdė uždavinius, naikino priešo dalinius Molodečno, Vilno, Ošmianos, Krevo (Maladečinos, Vilniaus, Ašmenos, Krėvos – vert.) *rajonuose ir neleido jiems veržtis Rakovo, Radoškovičių* (35 km nuo Minsko – M. S.) *kryptimis. Atlikti DB-3 lėktuvų 254 išskridimai (tankų mūšis su DB-3). Bombardavome iš nedidelių aukščių, naudojome pikiravimo metodą, be to, apšaudėme motorizuotąsias kolonas iš kulkosvaidžių... Dėl to priešas patyrė tankų, automobilių, benzino cisternų nuostolių...*

1941-06-28-ąją turime 80 tvarkingų, 17 sugedusių lėktuvų bei 10 Jak-4 (lengvasis bombonešis, šio tipo lėktuvai iš Maskvos buvo skraidinami į Vakarų frontą ir taip pateko į Smolensko oro mazgo aerodromus – M. S). *Turime 136 ekipažus..."* [334]

Per vieną dieną beveik šimtas tolimojo veikimo bombonešių atliko 254 išskridimus. Taip intensyviai nekariavo nė vienas Vakarų apygardų ar frontų bombonešių aviacijos junginys. Šie skaičiai atrodo beveik neįtikėtini, net atsižvelgus į tai, kad tarp Smolensko oro mazgo ir atakos objekto tą dieną atstumas sumažėjo iki 300 km. Būtent birželio 26-ąją atakuodami Radoškovičių kaimo rajone, Maladečinos–Minsko plente vokiečių tankų koloną, žuvo 207 TBAP kapitono Nikolajaus Gastelos ir Aleksandro Maslovo ekipažai. Vieno jų vardas iš istorijos tapo legenda...



Sovietų legenda – kapitonas Nikolajus Gastela. 1940 m. Ir propagandinis sovietų plakatas.

Veikė ir vienintelė Vakarų fronto KOP likusi 43 NAD divizija. Joje buvo keturi naikintuvų pulkai – 160-asis, 161-asis, 162-asis ir 163-iasis. Kaip matyti pagal numerius, pulkai, net visa divizija buvo palyginti jauna, suformuota tik 1940 metų rudenį. Ši aplinkybė buvo palanki veiklai: divizijoje negalėjo būti senos, fiziškai susidėvėjusios technikos. Naujausi, tačiau dar labai „žali" naikintuvai MiG-3, Jak-1 buvo pirmiausia išsiųsti į nusipelniusius, patyrusius, panašius į 9 MAD junginius. Karo išvakarėse

43 NAP naikintuvų pulkai buvo apginkluoti „puikiai sukurptais“ „išakais“. Išskyrus 160 NAP, ginkluotą vien paskutinės modifikacijos „čaikomis“ su mažai sudilusiais galingais varikliais M-62/M-63. 1941 m. gegužės 15-osios Vakarų YKA KOP vadovybės raporte skaitome: *„Technika nauja, tvarkinga, puikios būklės“.*

Divizijos vadas generolas majoras G. Zacharovas buvo jaunas žmogus, gimęs 1908 metais, tačiau kategoriškai vadinti jį nepatyrusiu negalime. Iki 1941 metų birželio Zacharovas jau buvo kariavęs dviejuose karuose – Ispanijos ir Kinijos padangėje. Spėjo padirbėti Sibiro karinės apygardos KOP vadu, vėliau generolas majoras Zacharovas tapo Sovietų Sąjungos didvyriu, daugelio ordinų kavalieriumi. Dar vėliau tapo 303 NAD vadu. Šioje divizijoje buvo garsusis pulkas „Normandija–Nemunas“, kurio personalas buvo prancūzų lakūnai savanoriai. Po karo Zacharovas parašė žinomą atsiminimų knygą „Aš – naikintojas“. [236] Dėl šių priežasčių ir pats generolas Zacharovas, ir jo 43-ioji aviacijos divizija tapo labai garsi tarp mūsų šalies bendrapiliečių, besidominčių karo istorija. Memuaruose 43 NAP kovinis parengimas taip pat atrodo nuostabiai:

„Dangus virš aerodromo virpėjo nuo variklių gausmo... Kiekvieną dieną aplinkui viskas gaudė, kilo, šaudė ir leidosi nuo ryto iki vakaro... Mums sakė: „Jūs turite gerą techniką, puikiai įrengtą oro mazgą, jums suteikta teisė pasirinkti geriausius skraidymo mokyklų absolventus, jums nereikia taupyti degalų. Iš jūsų reikalaujama tik viena – kuo greičiau diviziją parengti kovai“.

O štai iš 1941 m. gegužės 15-osios apygardos KOP štabo raporto matyti, kad 43 NAP vadui buvo nemažai pasakyta ir kitokių žodžių:

„Normandijos–Nemuno“ pulko lakūnai prie lėktuvų. 1943 m.

„Šiuo metu divizija labiausiai atsilikusi iš visų Vakarų YKA divizijų. Turėdama 239 kovinius lėktuvus divizijos ir pulkų vadovybė neryžtingai rengė naują skraidymo personalą rikiuotei... Dar blogiau dėl skraidymų rengiantis kovai. Per visą žiemos laikotarpį išskraidžiusi 2127 valandas, divizija tik 55 kartus treniravosi oro šaudymuose bei 27 mokomuosiuose oro mūšiuose...

„Įsakyme Nr. 0155" šios divizijos 161 NAP apibūdintas kaip pakrikusios drausmės pulkas. Šiuo įsakymu 161 NAP vadas atleistas iš darbo, o divizijos vadui pareikštas papeikimas. Nors buvo išleisti „Įsakymai Nr. 0022 ir 0155", drausmė 43 NAP nepagerėjo, toliau prastėjo. Štai faktai: (toliau pateikiama girtavimo atvejų sąrašas, įvairiausios nuobaudos ir amoralūs reiškiniai, net faktas politruko K. savižudybė bei jaunesniojo leitenanto P. žūtis; jį nušovė sargybinis – M. S)". [335]

Nesiginčysime, plevėsos berniokai niekada netaps gerais lakūnais naikintojais, bet juk viskas turi ribas... Būtina pažymėti ir tai, kad „Dėl 43-iosios aviacijos divizijos kovinės veiklos per šešis Didžiojo Tėvynės karo mėnesius" raporte divizijos vadas jau neakcentuoja, kad „nuo ryto iki vakaro viskas gaudė, kilo ir šaudė", o kalba apie objektyvius sunkumus: *„Didelė dalis skraidymo personalo buvo nepakankamai išmokyta, neturėjo kovinės patirties, blogai žinojo savo aviacijos bei priešo aviacijos oro mūšio taktiką, nemokėjo gerai naudotis ne tik šaulių, bet ir bombonešių lėktuvų ginkluote..."* [336]

Prieštaringai atrodo ir 43 NAD kovinės veiklos rezultatai pirmosiomis karo dienomis. Birželio 22-ąją 162 NAP, perbazuotas į Baranovičius, galima sakyti, rūpinosi tik savo aerodromo gynyba. Rasti kokių nors pulko dalyvavimo Boldino kavalerijos mechanizuotosios grupės dengiant tankų kolonas ar mūsų bombonešių priedangos pėdsakų nepavyko. Suprantama, tai neatmeta galimybės tokių pėdsakų aptikti ateityje. Neigiamą vaidmenį suvaidino ir tas faktas, kad 162 NAP faktiškai buvo išjungtas iš 43 NAD ir operatyviai tapo pavaldus Baranovičiuose formuojamai 60-ajai naikintuvų divizijai. Visose kitose ataskaitose, raportuose ir suvestinėse apie jo egzistavimą net neužsimenama. Birželio 25-osios ryte, kai Guderiano tankai priartėjo prie Baranovičių, skraidymoo personalas paliko lėktuvus aerodrome ir „persibazavo" į rytus.

Suprantama, Zacharovo memuaruose nėra žodžio „paliko", ten parašyta daug solidžiau: *„Per pirmąsias tris dienas pulkas mūšiuose neprarado nė vieno lakūno. Tačiau po dviejų dienų nenutrūkstamo bombardavimo išraustas aerodromas tapo netinkamas kovinei veiklai. Kilti iš jo jau buvo neįmanoma. Likusius sveikus naikintuvus reikėjo sunaikinti ir pėsčiomis palikti miestą"*. Beje, „išarti" Baranovičių aerodromą, kurio skraidymo laukas 1400 x 1200 metrų, taip, kad iš jo negalėjo pakilti I-16 (reikalingas įsibėgėjimo tako ilgis 230 metrų), gana sudėtinga. Be to, juk šį aerodromą dengė naikintuvų pulkas, turintis 62 lėktuvus ir 64 lakūnus, o, be minėto Baranovičių aerodromo, 15-ajam aviacijos bazavimosi rajonui priklausė dar 6 aerodromai.* Labai norint nebuvo jokių problemų, kur išskleisti keturias 162 NAP eskadriles...

* Gorodzeja (1400 x 1200 m), Zelva (1150 x 1200 m), Grudopolis (1400 x 1200 m), Nesvyžius (750 x 700 m), Miras (900 x 800 m); net pats mažiausias iš jų buvo tinkamas kilti ir tūpti lengvajam naikintuvui I-16.

Trys divizijos pulkai karo pradžioje turėjo 60 I-153 ir 115 I-16. Lakūnų kiekviename pulke buvo šiek tiek daugiau nei lėktuvų. Jie pradėjo kovos veiksmus iš Minsko–Loščicos ir Slepiankos bei Puchovičių (55 km į pietryčius nuo Minsko – M. S.) aerodromų. Sprendžiant iš birželio 25-osios 20.00 43 NAD štabo pranešimo, jie veikė labai aktyviai. Faktiškai per tris dienas – birželio 23-iąją, 24-ąją ir 25-ąją atliko 795 lėktuvų išskridimus. Skaičiuojant sugedusius, per dieną vienam lėktuvui teko 1,5 išskridimo, pranešta apie 53 numuštus priešo lėktuvus. [337]

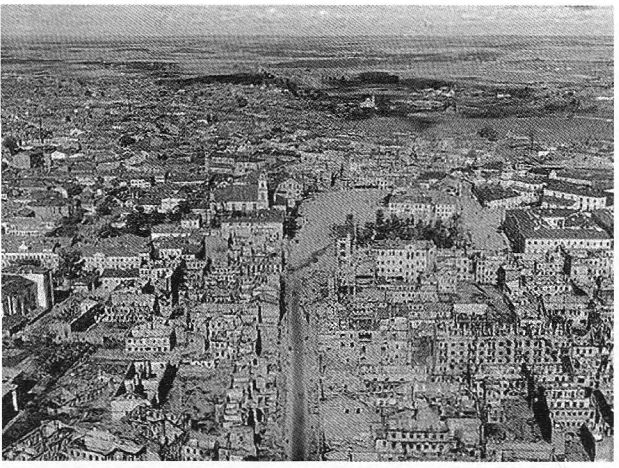
Tai, kad už šių skaičių slypi realūs liuftvafės nuostoliai, abejoti neverta. Būtent 43 NAD naikintuvų veiklos zonoje, Minske ir jo šiaurės vakarų priemiesčiuose, birželio 24-ąją įvyko vienas labai svarbus pirmosios karo savaitės įvykis ore. Septyni pikiruojamieji Ju-87 iš liuftvafės 8-ojo aviacijos korpuso buvo numušti per vieną dieną. Dar du „vyžočiai" numušti birželio 24-ąją Volkovysko rajone, o tai irgi gali būti susiję su 43 NAD 162 NAP veiksmais. [338] Iš viso iki mėnesio pabaigos, neskaičiuojant birželio 22-osios nuostolių! Vokiečiai Vakarų fronto ruože „dėl priešo veiksmų ir nežinomų priežasčių", neskaičiuojant sugadintų mašinų, prarado 10 dvimotorių bombonešių, 17 pikiruojamųjų Ju-87 bei 16 Me-110. Beje, tai vien tik negrįžtamieji nuostoliai. Be to, dar buvo numušta 19 naikintuvų Bf-109, tačiau, kaip man atrodo, didelė šių nuostolių dalis turėtų būti priskirta sovietų bombonešių borto šauliams.

Vokiečių lėktuvas Ju-87. Avarinis nutūpimas.

Kita vertus, jeigu vertinsime 43 NAD kovinę veiklą, kaip buvo vykdomas numatytas pagrindinis naikintuvų aviacijos uždavinys, padėtis visiškai slogi. Priešo naikintuvai negailestingai naikino sovietų bombonešius, prarasta šimtai lėktuvų bei kare labai „deficitinių" lakūnų ir šturmanų. Pagrindinis objektas, kurį turėjo saugoti 43 NAD, pasirodo, buvo visai sugriautas: *„Ore visiškai viešpatauja priešo aviacija. Visą dieną Minską daugybę kartų bangomis bombardavo nuo 8 iki 50 lėktuvų. Mieste didžiuliai gaisrai ir griuvėsiai. Fronto štabo pastatas ir KOP štabas stipriai apgadinti tiesiogiai pataikius aviacijos bomboms".* [339]

Taip aprašomi liuftvafės bombonešių masinio smūgio padariniai Baltarusijos sostinėje Vakarų fronto štabo vakarinėje „Operatyvinėje suvestinėje" birželio 24-ąją. Įvykių dalyviai atsiminimuose prisimena tai kaip įvykusią apokalipsę:

„... Akmenys, kuriais buvo grįstos gatvės, išsvaidyti tarsi plunksnelės... Sovietų ir Urickio gatvių sankryžoje, virtę įvairaus amžiaus žmonių brolišku kapu, gulėjo apversti tramvajaus vagonai... Visas Minsko centras sunaikintas. Jau apie vidudienį iš rikiuotės išvestas



Sugriautas Minskas. 1941 m.

Minsko centrinė aikštė. Dar galima matyti stovintį Lenino paminklą. 1941 m.

vandentiekis bei [nutrauktas] elektros tiekimas. Kol buvo vandens, ugniagesiai dar mėgino kovoti su ugnimi. Minsko gaisrų pašvaistė buvo matoma net už dešimties kilometrų nuo miesto... Įspūdis toks, kad išsiveržė vulkanas..." [340]

Sovietų laikais Minsko bombardavimo 1941 metų birželio 24–25-ąją stengtasi be reikalo neprisiminti. O jeigu prisimindavo, tai būtinai nurodydavo „teisingą priežastį", dėl ko neduota atkirčio: „*Kaip paskui paaiškėjo, mūsų naikintuvų aviacija, besibazuojanti netoli Minsko, buvo sunaikinta aerodromuose ir tik nedaugeliui lakūnų pavyko pakilti į orą*". [340]

Šiandien, kai daugelis archyvinių fondų tapo prieinami, 43 NAD lėktuvų likimą sužinoti tampa dar sudėtingiau.

Suprantama, apie jokį „naikintuvų aviacijos, besibazuojančios aerodromuose netoli Minsko, sunaikinimą" neverta ir kalbėti. Birželio 22-ąją ryte „netikėto klastingo užpuolimo" metu 43 NAD pulkai bazavosi ryčiau Berezinos, 400 km atstumu nuo pasienio. Pirmasis priešo aviacijos antskrydis prieš Minsko Loščicos aerodromą ir jo padariniai divizijos štabo koviniame pranešime aprašomi taip: „*Devyni priešo lėktuvai bombardavo Loščicos aerodromą. Tiesiogiai pataikius sudegė viena „čaika" ir dvi statinės benzino. Personalo nuostolių nėra. Aerodromas tinkamas [skraidymams]. Dega Loščicos kaimas*". [341]

Antrasis ir paskutinis iš pavykusių rasti bombų smūgio 43 NAD naikintuvų bazavimosi aerodromui dokumentinis liudijimas datuotas 1941 metų birželio paskutine diena. Birželio 30-ąją 22.30 majoras Čurikovas fronto KOP štabui raportuoja (blankas su telegrafo juosta): „*Prieš Oršos aerodromą įvykdytas 13 priešo lėktuvų antskrydis. Bombardavimo nuostoliai: smarkiai sudaužytas vienas angaras, du angarai nesmarkiai apgadinti. Šiek tiek apgadintas vienas tepalo šildytuvas. Apgadinti* (ne sunaikinti, o apgadinti – M. S.) *lėktuvai: 1 „migas", 1 „čaika". 1 žmogus žuvo, 2 sužeisti. Antskrydis vyko nuo 15.20 iki 17.00*". [342]

Tačiau 43 NAD pulkuose kovos lėktuvų žaibiškai mažėjo. Sprendžiant iš jau minėto birželio 25-osios 20.00 43 NAD štabo „Kovinio pranešimo", 160 NAP iš 60 liko tik

28 „kovos lėktuvai“. Galima spėti, kad tuo metu raporto sudarytojai nurodė tvarkingus lėktuvus: 161 NAP liko 37 iš 57, 163 NAP liko 31 iš 56. Birželio 30-ąją šiuose pulkuose liko atitinkamai 20, 29 ir 22 kovos lėktuvai. [343] Kitais žodžiais tariant, per savaitę prarasta daugiau nei šimtas naikintuvų. Kurgi jie pasimetė? Numušti oro mūšiuose?

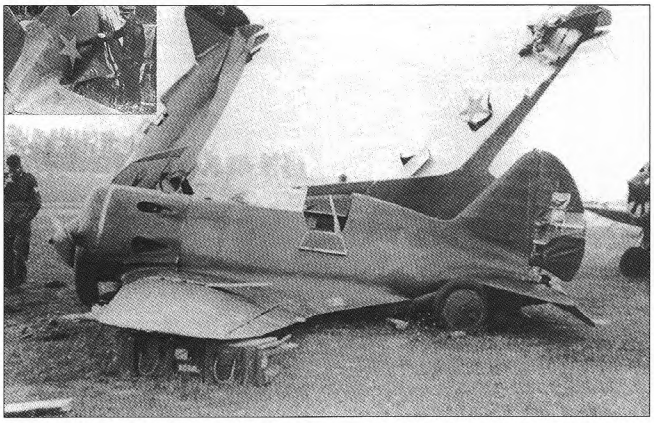
Prie raporto „Dėl 43-iosios aviacijos divizijos veiklos per šešis Didžiojo Tėvynės karo metų mėnesius“ pridėta suvestinė „Technikos nuostoliai pulkuose nuo 1941-06-22 iki 1941-08-10“. Atskirai birželio duomenų nėra, tačiau atsižvelgus į tai, kad jau liepos 2–3-iąją 161 ir 163 NAP išvesti performuoti bei toliau kovos veiksmuose nedalyvavo, vertinant galima pasinaudoti šia suvestine, tačiau bet kokiu atveju nuostoliai birželį negali būti didesni nei laikotarpiu iki rugpjūčio 10-osios. Tai štai po 8 lėktuvus „oro mūšyje numušta“ kiekviename iš šių dviejų pulkų. Zenitinės artilerijos numuštų nėra nė vieno. Negrįžusių iš užduoties nėra nė vieno. Suvestinė taip pat nieko apie nuostolius nesako. „Aerodrome sunaikinta“ 19 lėktuvų: vienuolika 161 NAP ir aštuoni 163 NAP. Dar 76 lėktuvai prarasti avarijose ir katastrofose! [344]

Ar ne per daug avarijų per 10–12 dienų?

Ne mažiau keista ir nuostolių struktūra 160 NAP. Šis pulkas kovėsi savo „čaikomis“ iki liepos pabaigos. Į performavimą išvyko tik rugpjūčio 3-iąją. Nuostoliai tokie: 10 lėktuvų numušta oro mūšyje, 11 negrįžo iš kovinės užduoties, zenitinės patrankos nenumušė nė vieno. Vos per 43 dienas avarijose ir katastrofose sudaužytos net 26 mašinos. O štai eilutėje „Sunaikintos aerodrome“ įrašytas skaičius 47. Kur ir kada įvyko tokia „netikėta naikinanti aerodromo ataka“? Birželio koviniuose pranešimuose (žr. anksčiau) pavyko rasti vos dvi sudegusias žemėje „čaikas“. Tikiuosi, liepą netikėtumai baigėsi.

Būtina taip pat pažymėti, kad į 43 NAD liepą įtraukti trys naikintuvų pulkai – 32 NAP, 401 NAP, 170 NAP – iki rugpjūčio 10 dienos žemėje prarado tik 1 (vieną) lėktuvą.

Subjektyvia nuomone, galėčiau pateikti tokią panašią į tiesą hipotezę. Suvestinės sudarytojams reikėjo „suvesti balansą“. 160 NAP balanso „galai“ labai smarkiai „nesuėjo“, nes jau kovinių veiksmų metu šis pulkas papildomai gavo trisdešimt tris lėktuvus I-153. Ko gera, visos šios „čaikos“ perduotos į realiai kariaujantį pulką iš kitų, sutriuškintų ir jau išformuotų, fronto KOP dalinių. [345]



Sovietų palikti lėktuvai I-16 aerodrome. 1941 m.

Dokumento autoriams teko pasinaudoti vienintele, puikiai veikiančia priemone – smogti savo aerodromams...

Vokiečių įrengta perkėla per Bereziną. 1941 m.

3.10. BEREZINOS PERKĖLOS

„1941-06-29 12.50. Visiems Vakarų fronto KOP junginiams. Nedelsiant visomis pajėgomis išsidėsčiusiomis grupėmis [fronto] gilumoje sunaikinti Bobruisko rajone tankus ir perkėlas. Pavlovas, Tajurskis. Perdavė pulkininkas Sviridovas. Nedelsiant perduokite visiems daliniams, kurie dislokuoti Borovsko, Šatalovo, Šaikovkos, Smolensko bei kituose aerodromuose". [345]

Ne tik 3-iojo TBAK štabas, bet analogiško turinio telegramas gavo ir kiti Vakarų fronto bombonešių aviacijos junginiai. Būtent nuo šio įsakymo prasideda vieno iš pačių dramatiškiausių pirmųjų karo dienų epizodų trumpa istorija.

3-iosios Modelio tankų divizijos proveržis prie Bobruisko ir vokiečių birželio 29-osios ryte pradėtas Berezinos forsavimas palaidojo paskutines Raudonosios armijos vadovybės viltis stabilizuoti situaciją Vakarų fronto ruože. Išgelbėti Balstogės ir Minsko rajone apsuptus fronto junginius, ko gera, niekas jau nesitikėjo, tačiau tuo pačiu metu prie Vakarų Dvinos ir Dnepro ruožų sparčiuoju žygiu artėjo antrojo strateginio ešelono junginiai. Milžiniškas strateginis Raudonosios armijos pergrupavimas prasidėjo dar gegužės pabaigoje ir pagal prieškario planus turėjo būti baigtas liepos pirmąjį dešimtadienį. Vokiečių kariuomenės pasirodymas rytiniame Berezinos krante reiškė, kad priešas išeis į numatomą gynybos ruožą anksčiau, nei jį spės užimti ir įrengti antrojo strateginio ešelono armijos. Kadangi jokios kitos kovingos kariuomenės, išskyrus išsklaidytus 4-osios armijos likučius ir vietines formuotes, Bobruisko rajone nebuvo, tai aviacija tapo paskutiniu šiaudeliu, kurio griebtis dar galėjo sovietų vadovybė.

Vokiečių vadovybė taip pat įvertino atsivėrusias galimybes ir nesirengė jų pražiopsoti. Neįtikėtinai skubiai prie Berezinos ruožo buvo perbazuota naikintuvų eskadrilė JG-51, o paskui ir kiti naikintuvų daliniai. Sovietų aerodromų žemė dar nespėjo atausti nuo skubiai atsitraukiant sudegintų lėktuvų ir dokumentų, o juose jau leidosi dešimtys „meseršmitų“. Jau birželio 29-ąją 18.30 Vakarų fronto žvalgyba aptiko *„Bobruisko aerodrome apie 20 Me-109“*. [347] Birželio 30-ąją JG-51 naikintuvai atliko 157 skrydžius, apytiksliai po 1,5 vienam tvarkingam lėktuvui, ir pareiškė „Bobruisko rajone“ numušę neįtikėtinai daug, net 115 sovietų lėktuvų. 4-osios eskadrilės grupė pranešė dar apie 22 lėktuvus, kuriuos įvardijo kaip „numuštus fronte iki Berezinos upės“. Tą dieną Meldersas bei 1-osios eskadrilės grupės vadas H. Jopjenas atsiskaitė pasiekę po penkias pergales. [269], [367]

Daugybę kartų perspausdinti įvairiausiose publikacijose šie skaičiai paskleidė gandus apie milžiniškus oro mūšius, „oro Verdeną“ ir t.t. Sovietų aviacijos dalinių ir junginių dokumentai rodo daug kuklesnį 1941 metų birželio įvykių mastą. Kokiomis pajėgomis Vakarų fronto karinės oro pajėgos galėjo sukelti didžiulį oro mūšį su priešu?

Karo akimirkos Rytų fronte. 1941 m.

Vokiečių lakūnas asas H. Jopenas *(H. Joppen)*.

Iš **12 BAD** praktiškai liko tik numeris. Birželio 30-ąją divizijoje buvo du pulkai. 128 BAP, kuriame iš 40, buvusių pradinės kovinės parengties, liko 20–25 SB, taip pat nespėjęs persiginkluoti 43 BAP, kurio rikiuotėje dar liko dešimtis „naujausiųjų" Su-2 ir du tuzinai prieštvaninių RZET. Be to, reikia atsižvelgti į tą faktą, kad divizijos likučiai bazavosi Vakarų Dvinos Beckajos, Bešenkovičių, Vitebsko aerodromuose, o nuo perkėlų prie Bobruisko juos skyrė daugiau nei 200 km (žr. žemėlapį 461 p.) Nuostabą kelia jau tai, kad 12 BAD ekipažai vis dėlto dalyvavo mūšiuose prie Bobruisko, o, atsižvelgus į jų turimas pajėgas, ir gan aktyviai:

„1941-07-01 3.00 12 BAD štabo „Operatyvinė suvestinė Nr. 012", Vitebskas

1. Divizija nuo 1941-06-30 14.00 iki 23.00 Bobruisko rajone kovojo su priešo tankais ir motorizuotaisiais mechanizuotaisiais daliniais. Atlikti 46 lėktuvų išskridimai (į šį skaičių pateko ir išskridimai Minsko šiaurės rytuose bei 215 BAP atakos lėktuvų I-15 išskridimai – M. S.).

2. 43 BAP:

– 16.45 Bobruisko kelyje trys lėktuvai RZET bombardavo nedidelę tankų koloną, į Dorogų stotį iš H-600 m numesta 12 FAB-50.

– 16.55 trys lėktuvai Su-2 bombardavo tiltą per Ptičės upę ties Glusku (45 km į šiaurės vakarus nuo Bobruisko – M. S.) *iš H-700 m. Numesta 18 FAB-50.**

– 17.40 Osipovičių rajone trys lėktuvai RZET iš H-700 m bombardavo automobilius (45 km į šiaurės vakarus nuo Bobruisko – M. S.). *Numesta 18 FAB-50.*

– 18.00 skrydžio metu į Bobruisko rajoną du lėktuvai Su-2 dėl blogo oro maršrute grįžo į savo aerodromą. Iš kovinės užduoties negrįžo vienas Su-2 bei vienas RZET nusileido priverstinai, (manoma)...

4. Nuo 12.00 iki 22.00 128 BAP Bobruisko rajone kovojo su priešo tankais ir motorizuotaisiais mechanizuotaisiais daliniais. Atlikti 22 išskridimai. Prieš sudarant suvestinę raportas apie įvykdytą užduotį negautas..." 348

Vokiečiams forsuojant Bereziną, **13 BAD** buvo tokia padėtis:

„1941-06-29 Įsakymas, be numerio, 13 BAD štabas, N. Serebrianka

1. Prie 121 BAP Naujosios Serebriankos ir Cerkovjės aerodromuose sutelkti 125 BAP ir 130 BAP.

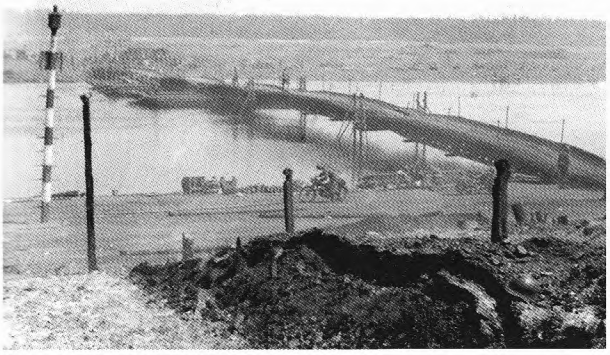
97 BAP palikti ankstesnėje organizacijoje, Minkų aerodrome.

2. Iš 24 BAP suformuoti Pe-2 pulką. Bazavimą ir personalo mokymą nauja technika vykdyti Dubrovkos aikštelėje, bazuotis nuo Olsufjevo aviacijos bazės.

3. Visą skraidymo ir techninį personalą, nepatekusį į kovinius ekipažus, išsiųsti į naujas formuotes ir mokymus į Kalininą". 349

Tuo metu divizija jau buvo praradusi dviejų pulkų vadus. Birželio 24-ąją 125 BAP vadas Konecas žuvo priešui bombarduojant aerodromą. Birželio 27-ąją 121 BAP va-

* Dokumento tekste įrašytas skaičius 22, bet tai greičiausiai klaida, tiek daug Su-2 negalėjo pakelti.



Vokiečių perkėla – specialus surenkamas kilnojamasis tiltas. Berezina. 1941 m.

Sovietų mokomasis-treniruočių lėktuvas paliktas aerodrome, jo kabinose pozuoja du vokiečiai. 1941 m.

das, Ispanijos karo veteranas pulkininkas Dojaras negrįžo iš užduoties – priešo žvalgybos lėktuvu Pe-2. [350] Birželio 28-ąją suvestinėje, pasirašytoje 13 BAD štabo viršininko, į sąrašą įrašyti tik 22 Su-2 ir 35 SB. Jeigu kalbėsime apie visai naujus Pe-2, kurie pateko į Bobruisko ir Naujosios Serebriankos aerodromus prieš karo pradžią, tai jų skaičius įvairiuose divizijos štabo ir fronto KOP dokumentuose nurodomas labai skirtingas – 9, 20 ir 39 vienetai.

Kovai parengtų lėktuvų, kuriuos turėjo 13 BAD, skaičiui atsiliepė ir skubota evakuacija iš Bobruisko aerodromo. Jį birželio 28-osios antroje pusėje užėmė vermachto 3-iosios tankų divizijos priešakiniai padaliniai. Kovos lėktuvų, paliktų šiame aerodrome, skaičius ir techninė būklė buvo vertinama įvairiai. Buvęs divizijos vadas atsiminimuose šią evakuaciją aprašo taip:

„...Leidžiamės. Aerodrome nė gyvos dvasios. Paskui matau: iš miško išlenda žmogus. Atpažįstu Raudonosios žvaigždės 24-ojo pulko šturmaną Tichonovą.

– Kur liaudis?

– Auštant visi išvažiavo, – atsako jis.

– O kodėl paliko šiuos lėktuvus? – rodau į mašinas, stovinčias aerodromo pakraščiuose.

– Sugedusios. Nėra variklių.

– Kas rūpinasi evakuacija?

– Aerodromo bataliono vadas Musijenka. Mums įsakyta sugedusius lėktuvus sudeginti.

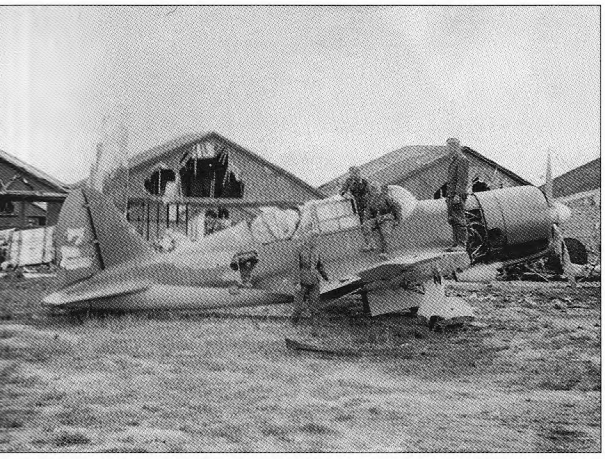
– Teisingai. Tuojau pat pradėkite veikti.

Matyt, evakuacija vyko paskubomis, vėjas po lauką nešiojo kažkokius popierius, kurių nespėjo sudeginti...“ [301]

Nespėjo sudeginti ne tik popierių. Birželio 28-osios 18.00 13 BAD „Operatyvinėje suvestinėje“ skaitome: *„125 BAP aštuoni lėktuvai SB iš 1400–1500 m aukščio bombardavo degalų sandėlius Bobruisko aerodrome. Sandėliai nesusprogdinti...“* [351] Reikia pastebėti, kad Polynino divizija buvo šiek tiek geresnė nei kitos. Vėlų vakarą dar kartą ji mėgino

„pribaigti“ savo pačių lėktuvus Bobruisko aerodrome: *„1941-06-28 20.00 vienas SB atliko kovinį skrydį naikinti Bobruisko aerodrome likusių lėktuvų, iš 100 m (!!!) aukščio numesta 84 vnt. PAB* (padegamoji aviacinė bomba – vert.), *12 vnt. AO-15, 2 vnt. PAB-50* (nesuprantama, kaip visa tai tilpo viename lėktuve SB – M. S.). *Matyti tiesioginių pataikymų į dislokuotus lėktuvus. Iš aerodromo apšaudytas stipria zenitine ugnimi bei atakuotas dviejų Me-109. Lėktuve, pataikius zenitinei artilerijai, 7 skylės“.* [352]

Štai jeigu taip, iš 100 metrų aukščio, padegamųjų bombų kruša per priešo aerodromus...



Sovietų paliktas lengvasis bombonešis Su-2 aerodrome.

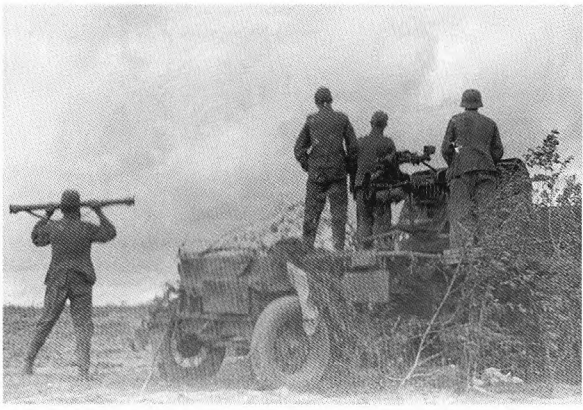
Birželio 30-osios divizijos kovos veiksmų aprašymas įvairiuose dokumentuose šiek tiek skiriasi. Tą dieną nuo 5 valandos ryto iki vėlyvo vakaro 13 BAD atliko 46–50 išskridimų, bombardavo Berezinos perkėlas Šatkovo (10 km šiauriau Bobruisko – M. S.), Bobruisko, Domanovo rajonuose. Matyti tiesioginių pataikymų. Viename iš dokumentų tvirtinama, kad *„3 valandoms sugriauta perkėla prie Bobruisko“.* [353] 97 BAP dešimtuko du Su-2, numetę bombas ant tilto ties Bobruisku, buvo pašauti ir priverstinai nusileido savo teritorijoje. Jungtinio 121 BAP nuostoliai buvo daug didesni: „Numušti 4 SB, be to, dėl nežinomų priežasčių į savo aerodromą negrįžo du Pe-2 ir vienas SB“. [354]

Gana detaliai sudarytoje birželio 30-ąją 17.30 121 BAP štabo „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 9“ konstatuojama, kad *„tikslas pasiektas, priešas per Bereziną perkėlų dieną nestatė“.* Tiesa, iš tolesnio įvykių pasakojimo aiškėja, kad nė vienos bombos bent iki 17.00 ant perkėlos nebuvo numesta:

„Devynetas, vadovaujamas kapitono Chrabycho, nuo 8.40 iki 9.40 vykdė žvalgybą ir Bobruisko rajone iš 2000 m aukščio bombardavo zenitinės artilerijos ugnies pozicijas. Perkėlų per Bereziną neradome... Nikiforovo grandis skrido bombarduoti perkėlos Bobruisko rajone, tačiau jos nerado. 12.50 bombas numetė į nusileidimo aikštelę tarp Glėbo ir Rudnios, 12 km piečiau Bobruisko, aerodromo ataka vyko iš 2000 m aukščio... Mitronino grandį, išskridusią bombarduoti perkėlos prie Bobruisko, išsklaidė atakavusi Me-109 grandis. Bombos „nesprogdinant“ buvo numestos savo teritorijoje. Grįžo lakūnas Kasjanovas, apie likusius ekipažus žinių nėra...“ [355]

Kaip ir ankstesnėmis dienomis, daug aktyviau veikė 3-iasis TBAK, tam padėjo ta aplinkybė, kad atstumas nuo Smolensko oro mazgo iki atakos objekto per vieną savaitę sumažėjo 2–3 kartus...

Vokiečių žvalgybos lėktuvo Smolensko tiltų ir miesto aeronuotrauka.



Vokiečių savaeigė priešlėktuvinė baterija netoli perkėlos per Bereziną. 1941 m.

„1941-06-30 22.00 3-iojo armijos korpuso štabo „Operatyvinė suvestinė Nr. 7", Smolenskas

1. Korpuso daliniai 1941-06-30 žvalgė priešo aerodromus ir motorizuotųjų mechanizuotųjų priešo dalinių judėjimą. Atliktas pakartotinis skrydis naikinti tankų Oršos rajone (taip tekste, tačiau birželio 30-ąją vokiečių tankų šiame rajone dar nebuvo – M. S).

2. 96 TBAP nuo 14.00 iki 15.00 atliko 11 lėktuvų išskridimų, į savo aerodromus negrįžo 6 lėktuvai. Priešo motorizuotieji mechanizuotieji daliniai buvo bombarduoti Bobruisko pietryčių rajone ir Glusko–Bobruisko ir Glušos–Bobruisko keliuose. Numušti 3 Me-109.

3. 207 TBAP nuo 18.00 iki 19.00 atliko 8 lėktuvų išskridimus prieš Berezinos perkėlas ir priešo tankus piečiau Bobruisko. Į aerodromą negrįžo 2 lėktuvai.

4. 212 TBAP 26 ekipažai nuo 15.30 iki 16.30 bombardavo Bobruisko pietvakarių rajone priešo motorizuotuosius mechanizuotuosius dalinius bei Berezinos perkėlas. Berezinos perkėlas dengia galinga mažo kalibro zenitinė artilerija, pagal ekipažų žodžius tokia pat yra įrengta ir rytiniame krante. Du ekipažai dėl stiprių zenitinės artilerijos veiksmų bombų nenumetė. Į savo aerodromą negrįžo 9 lėktuvai, du jų ekipažai grįžo į aerodromą. Numušti penki naikintuvai Me-109.

Iš anksčiau numuštų ir nusileidusių priešo užimtoje teritorijoje ekipažų į pulką grįžo dvylika ekipažų. Du šauliai radistai žuvo.

5. 98 TBAP nuo 13.56 iki 17.55 atliko 18 lėktuvų skrydžių, viena grandis Pleščanicos (60 km šiauriau Minsko, fronto KOP vadovybė šį bombardavimą suplanavo dar prieš dieną, birželio 30-ąją – M. S.) *rajone bombardavo tankus. Penkiomis grandimis [bombardavo] priešo kariuomenę Glusko–Bobruisko kelyje ir mišką į pietryčius nuo Bobruisko. Negrįžo 7 lėktuvai. Numušti 2 Me-109.*

6. 17.55 51 TBAP (šis 2-ojo TBAK pulkas išvakarėse perduotas 3-iajam TBAK – M. S.) *viena grandis atakavo priešo tankus Glušos rajone* (25 km į vakarus nuo Bobruisko – M. S.). *Visi lėktuvai grįžo į savo aerodromą.*

7. Oras...". 356

Vokiečių pontoninė perkėla – vietoje sugriauto tilto per upę. 1941 m.

51-asis tolimojo veikimo bombonešių pulkas, kuris karo pradžioje turėjo 58 tvarkingus DB-3f, buvo ne vienintelis fronto oro pajėgų sudėties papildymas. Birželio pabaigoje į Vakarų frontą perbazuotos dvi aviacijos divizijos: 23 MAD, štabas Zubovo aerodrome, 40 km šiauriau Mogiliovo, ir 47 MAD, Borovskio aerodrome, 60 km į pietryčius nuo Smolensko. Teoriškai ten buvo nemažos pajėgos. 23 MAD trys bombonešių pulkai, įvairių dokumentų duomenimis, turėjo nuo 62 iki 77 tvarkingų bombonešių SB. 47 MAD buvo du pulkai, 47 tvarkingi bombonešiai, iš jų 9 Pe-2. [357] Praktiškai jų dalyvavimas vykdant įsakymą *„nedelsiant visomis pajėgomis, grupėmis į ruožo gilumą, sunaikinti tankus ir perkėlas Bobruisko rajone“* veiksmai buvo tokie:

„47 MAD. Pagal papildomą užduotį 13.37 8 BAP devyni SB ir 140 BAP keturiolika SB nuo 13.50 iki 14.10 bombardavo priešo kariuomenę ir motorizuotosios mechanizuotosios kolonos perkėlas Bobruisko rajone. Į savo aerodromą negrįžo 2 SB...

23 MAD. 214 BAP grandis (t.y. 3 lėktuvai – M. S.) *bombardavo priešą Bobruiske. Numesta 18 FAB-100. Grandį atakavo devyni Me-109...* (tekstas nutrūksta)“. [358]

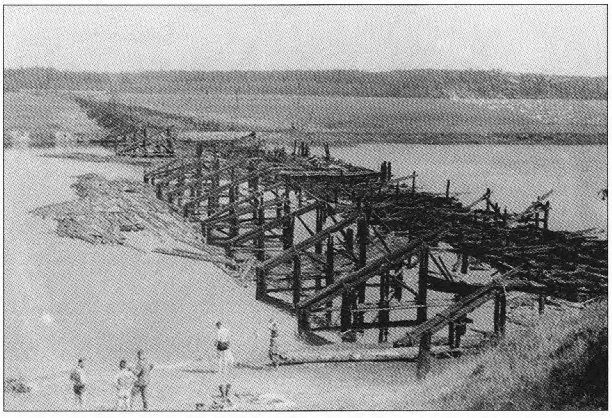
1941 m.birželio 30-osios sovietų bombonešių aviacijos veiklos Bobruisko rajone aritmetiniai rezultatai pateikti 13 lentelėje.

13 lentelė

	Lėktuvų skaičius birželio 30-ąją	Išskridimų skaičius	Nuostoliai
12 MAD 128 BAP	20–25	22	?
43 BAP	30–35	9	2
13 MAD 24 BAP	9–20	?	?
97 BAP	20–22	10	2
121, 125,130 BAP	30–35	39	5
3 TBAK 96 BAP	26–30	11	6
98 BAP	17–28	18	7
207 BAP	10–18	8	2
212 TVBAP	35–40	26	9
51 TVBAP	58	3	0
47 MAD 8 BAP	19	9	0
140 BAP	28	14	2
23 MAD 214 BAP	17–24	3	3 (?)
Iš viso:	319–382	172	40 (?)

Kaip matyti iš lentelės, 1941 m. birželio 30-ąją mūšiai Bobruisko padangėje Vakarų fronto bombonešių aviacijai netapo pačių aktyviausių veiksmų diena. Vidutiniškai atlikta apie vieną išskridimą dviem tvarkingiems lėktuvams. Bendras išskridimų skaičius mažesnis nei birželio 22-ąją – 263, net mažiau nei vienas 3-iasis TBAK atliko birželio 26-ąją – 254 skrydžiai. 23% siekiančių išskridimų nuostolių taip pat negalima laikyti kuo nors išskirtiniu. Nevienareikšmiškas 1941 metų birželį vos tris kartus didesnis vokiečių naikintuvų JG-51 eskadrilės raportuose egzistuojantis „padidinimo koeficientas".

Kaip visada, daug sunkiau įvertinti ne matematinę, bet operatyvinę oro mūšio reikšmę. Netenka ginčytis, kad frazė „dieną per Bereziną priešas perkėlų nestatė", labai pagražina žiaurią tikrovę. „Operatyvinėje suvestinėje Nr. 12", sudarytoje Vakarų fronto birželio 30-ąją 20.00, tos dienos realybė aprašyta taip:



Sovietų aviacija neįstengė sutrukdyti vokiečiams atstatyti tiltus per Berezinos upę. 1941 m.

Vokiečių tankai rieda į Rytus. 1941 m.

„Priešas 4 valandą ryto pastatė pontonines perkėlas ir perkėlė į rytinį krantą apie 18 tankų – 12 Bobruisko rajone ir 6 Šatkovo rajone. Bandymas ryte paskui tankus perkelti pėstininkus buvo atremtas. Po įnirtingo mūšio 19 valandą 30 minučių priešui pavyko perkelti apie 93 tankus ir šarvuočius bei keletą dešimčių motociklininkų. Didelė dalis persikėlusių tankų pajudėjo šiaurės kryptimi Mogiliovo link..." [359]

Taip ir turėjo būti, nieko geriau net nevertėjo tikėtis. Atidžiai perskaitę visus anksčiau pateiktus raportus ir suvestines, nustebsime, nes visi Berezinos tiltai ir perkėlos kaip tiesioginis smūgių objektas įvardyti tik keturiais (?) atvejais: 97 BAP atliko dešimt Su-2 išskridimų, 207 TBAP aštuonis išskridimus, 212 TBAP dvidešimt šešis išskridimus. 47 MAD dviejuose pulkuose atlikti 23 išskridimai. Visi kiti bombardavo galbūt nė kiek ne mažiau svarbius, tačiau visai kitus taikinius.

Suprantama, tiek „horizontaliųjų“ bombonešių, be to, dar prieškario ekipažų parengimo lygio išskridimų, norint sugriauti perkėlas ir neleisti jų atstatyti, buvo neįmanoma! Bereziną forsavusius vokiečių tankus turėjo sulaikyti antžeminė kariuomenė. Ką, beje, iš esmės antrojo strateginio ešelono 21-oji armija ir padarė. Be to tai padarė gana ilgam: priešo bandymai nesustojant atakuoti Dneprą prie Mogiliovo, Bychovo ir Rogačiovo buvo atremti. Liepos 13–14 dienomis sovietų kariuomenė forsavo Dneprą ir pradėjo kontrpuolimą Bobruisko kryptimi, tai buvo vienas iš pirmųjų 1941 metais sėkmingų Raudonosios armijos kontrsmūgių. Įnirtingi mūšiai Berezinos ir Dnepro tarpupyje tęsėsi iki rugpjūčio vidurio ir tik paaštrėjusi padėtis Vakarų, Centrinio ir Pietvakarių frontų sandūroje privertė 21-osios armijos kariuomenę atsitraukti į rytus...

K. Simonovas ir jo žmona aktorė V. Serova. 1944 m.

Kovos Bobruisko padangėje susijusios su dar vienu labai nesvarbiu praktine reikšme, tačiau neperdedant galima sakyti, visai liaudžiai puikiai žinomu labai garsiu epizodu.

Kalbame apie K. Simonovo romaną „Gyvieji ir mirusieji“, kuriame buvo labai vaizdžiai aprašyta negailestinga sovietų aštuonių bombovežių TB-3 sunaikinimo scena. Vaiskioje birželio padangėje pasirodo du „meseriai“ ir, praktiškai nesutikdami pasipriešinimo, „juokaudami ir žaisdami“ sušaudo vieną po kito visus bejėgius milžinus. Neabejotino autoriaus talento, kartu su galingiausiu valstybės piaru, taip, tada šio žodžio dar nežinojo, Socialistinio darbo didvyrio, Sovietų Sąjungos rašytojų sąjungos valdybos sekretoriaus, šešių Stalino ir vienos Lenino premijos laureato romanas buvo įtrauktas į privalomąją mokyklinę programą, ekranizuotas ir paskelbtas didžiausiu sovietų literatūros, „XX amžiaus karo ir taikos“ kūriniu. Ši scena įsiminė milijonams žmonių ir daugeliui dešimtmečių masinėje sąmonėje tapo tam tikru „etalonu“ – karo pradžios sovietų aviacijos samprata. Beviltiškai techniškai atsilikę „skraidantys grabai“ bei kartu amžinai nemarus pasmerktų lakūnų didvyriškumas.

Beje, ir pačiam Simonovui viskas atrodė labai rimta.* Šios scenos jis nesugalvojo, nuoširdžiai tikėjo, kad matė ją savo akimis. Aštuoni TB-3, dieną skridę be naikintuvų priedangos bombarduoti Berezinos perkėlų ties Bobruisku, atsiranda ir jo memuaruose „Tokios įvairios karo dienos. Rašytojo dienoraštis“, išspausdintuose likus dvejiems metams iki Simonovo mirties.

* Pagal rašytojo testamentą jo kūnas po mirties buvo kremuotas, o pelenai išbarstyti virš Buinyčio lauko prie Mogiliovo, ten, kur 1941 metų birželį bei liepą kariavo ir traukėsi iš apsupties drauge su būsimojo romano herojais.

„... Aš tapau liudytoju vaizdo, kurio niekada nepamiršiu. Ištisas dešimt minučių stebėjau, kaip vienas po kito „meserščmitai“ numušė šešis mūsų TB-3. „Meserščmitas“ užskrisdavo TB-3 iš už uodegos, šis pradėdavo degti ir krisdavo žemyn.

Vėl „meserščmitas“ užskrisdavo iš už uodegos kitam TB-3, pasigirsdavo tratėjimas, paskui TB-3 apimdavo liepsnos ir krisdavo. Krisdami jie nusklęsdavo labai toli ir juodi dūmų stulpai tvyrojo miške abiejose kelio pusėse...

Mes nenuvažiavome net kilometro, kai visai šalia, tiesiai prieš mus „meserščmitas“ numušė dar vieną, septintąjį, TB-3. Šio mūšio metu lakūnas kapitonas pašoko mašinos kėbule ir keikėsi baisiausiais žodžiais, mojavo rankomis, o jo veidu tekėjo ašaros. Aš verkiau dar prieš tai, pamatęs degančius pirmuosius šešis lėktuvus. Dabar verkti jau negalėjau ir tiesiog nusisukau, kad nematyčiau, kaip vokietis pribaigs septintąjį lėktuvą.

– Viskas, – pasakė kapitonas, taip pat nusisuko ir atsisėdo kėbule.

Aš atsisukau. Juodas dūmų stulpas atrodė visai šalia mūsų...

Vos išvažiavome į plentą ir virš mūsų įvyko dar vienas oro mūšis. Du „meserščmitai“ atakavo TB-3, šį kartą skridusį vienui vieną Bobruisko link. Prasidėjo įnirtingas šaudymas ore. Vienas iš „meserščmitų“ visai priartėjo prie TB-3 uodegos ir padegė jį. Apsigaubęs dūmais lėktuvas pradėjo kristi. „Meserščmitas“ sekė paskui jį, tačiau staiga apsivertęs pradėjo kristi. Vienas parašiutas atsiskyrė nuo „meserščmito“, penki nuo TB-3. Pūtė stiprus vėjas ir parašiutus nešė į šalį. Pasigirdo kurtinantys sprogimai – ten, kur nukrito TB-3, du trys kilometrai Bobruisko pusėje...“ [360]

Sovietų sunkusis bombonešis TB-3.

Praėjus keleriems metams, rengdamas spausdinti memuarus „Tokios įvairios karo dienos“, Simonovas pabandė palyginti atsiminimus su archyviniais dokumentais. Jis iš tikro tyrė Vakarų fronto KOP štabo 3-iojo TBAK dokumentus. Memuarų tekstuose atsiranda citatų, be to, absoliučiai tikslių, nurodytos net realios kanceliarijos atžymos [popieriaus lapo] laukuose. Nesunku įsitikinti, kad rašytojas apsiriko tik viena raide: sumaišė DB-3 su TB-3. Jis rėmėsi 212 TBAP pranešimais apie nuostolius ir net nustatė vieno iš numuštųjų šio pulko lėktuvų lakūnų pavardes. Ir visur klaidingai vadino juos „numuštojo TB“ ekipažu.

Jeigu lakūnai naikintojai visur ir dažnai apsirikdavo nustatydami priešo lėktuvo, kurį jie tvirtino tarsi numušę arba bent jau matę savo taikiklyje, tipą iš 100–200 metrų atstumo, tai ko tada stebėtis, kad civilis žmogus, be to, dar ir stipraus streso metu nesugeba atskirti ore keturių variklių bombonešio nuo dviejų variklių bombonešio...

Iš tikro 3-iajame TBAK buvo du pulkai – 1 TBAP ir 3 TBAP, ginkluoti sunkiaisiais bombonešiais TB-3. Jau birželio 22-osios naktį į 23-iąją 3-iasis TBAP pradėjo ilgą ir iš tikro ne tokią jau gailesčio vertą! kovos istoriją, kurioje dalyvavo šie oro laivai milžinai: *„1941-06-23 nuo 00.30 iki 2.00 dviem 6 ir 7 lėktuvų TB-3 grupėmis bombardavo priešo kariuomenę Seinų, Sapackinės, Dombrovo, Lukuvo, Radzinės, Vengruvo rajonuose. Numesta 468 FAB-100* (įvertinkite vien tik dviejų eskadrilių numestą bombų skaičių! – M. S.) *ir 108 SAB-5* (mažo kalibro šviečiamoji bomba – M. S.). *Nuostolių nėra*“. [361]

Taktiškai panaudotas, t.y. naktį, tai labai gyvybingas lėktuvas, o iš didžiulio bombų skyriaus galima ant priešo galvos numesti visai nejuokingus „naudingo krovinio“ kiekius. Birželio pabaigoje 1-ojo ir 3-iojo TBAP nuostoliai buvo daug mažesni nei bet kuriame kitame 3-iojo TBAK pulke, beje, ir visose Vakarų fronto karinėse oro pajėgose. 1-ajame iš 41 lėktuvo rikiuotėje liko 36, 3-iajame iš 52 liko 41. [362]

Suprantama, tokie nedideli nuostoliai visų pirma paaiškinami mažu sunkiųjų bei faktiškai naktinių bombonešių panaudojimu pirmosiomis karo dienomis. Raportuose „Dėl kovinio darbo 3-iajame TBAK nuo 1941-06-22 iki 1941-07-22“ sakoma, kad pulkas iš viso atliko 185 kovinius išskridimus ir skraidė 987 valandas 54 minutes. Beje, nurodyta, kad visi išskridimai buvo naktiniai. Numesta 269 tonos bombų, iš jų 61 FAB-500, 314 FAB-250, 952 FAB-100, taip pat *„79 maišai [propagandinių] lapelių“*. Pranešta apie 4 numuštus priešo naikintuvus, nors patikrinti šio pranešimo tikrumą ypač sudėtinga. Į kovos veiksmų zonas pristatyta 17 tonų šaudmenų, 6 tonos degalų, 38 tonos „techninio turto“, 321 žmogus. [363]

Skraidymo personalo nuostoliai per mėnesį buvo 20 žuvusiųjų, iš jų 11 borto šaulių, bei 28 sužeistieji. 8 ekipažo nariai dingo be žinios. 185 koviniuose išskridimuose ore prarasti tik 9 lėktuvai: penkis numušė priešo naikintuvai, 3 – zenitininkai, 1 – savi naikintuvai. Priešas 6 mašinas išvedė iš rikiuotės aerodromuose, dar 6 sudaužytos avarijose ir katastrofose. Užfiksuoti 22 neįvykdytos kovinės užduoties atvejai. 12 atvejų priverstinai nusileista ne aerodrome. [364] Toliau pulko vadas Zarianskis labai griežtai vertina savo valdinius:

Sovietų kariai kabina bombą po 3-ojo TBAK pulko bombonešio DB-3f sparnu.

„Avarijos ir katastrofos yra draus-mės trūkumo ir elementarių SN-38

(skraidymo nuostatai) taisyklių nepaisymo padariniai... Ypač gėdinga yra prarasta orientacija dėl nepakankamos drausmės, menko navigacinio pasirengimo bei kontrolės stokos rengiant šturmanus ir ypač jaunus šaulius bombarduotojus...

Kiekvieną neįvykdytos kovinės užduoties atvejį būtina apsvarstyti su skraidymo personalu, kaltininkus patraukti griežton atsakomybėn, net iki perdavimo karo tribunolui. Perspėti visų lygių vadus ir viršininkus, kad už neveiklumą įvedant tvarką bei kario pareigos nevykdymą bus šalinami iš pareigų ir perduoti karo tribunolo teismui kaip priešo pakalikai, mažinantys Raudonosios armijos KOP galią..." [365]

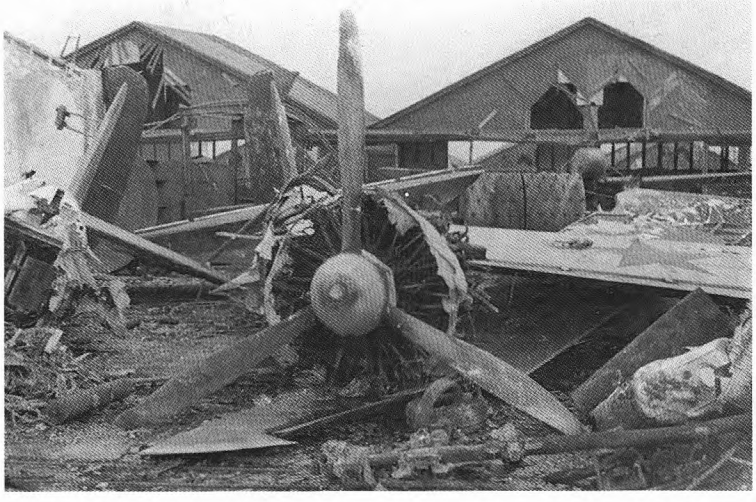
Ir galų gale apie birželio 30-osios bombonešių TB-3 dieninį išskridimą. Toks išskridimas iš tikro buvo. Ir nuostolių patirta, tiesa, ne tokių didelių kaip romane, be to, ir „meserių" buvo visai ne du:

„1941-07-01 20.00 3-iojo TBAP štabo „Kovinis pranešimas Nr. 02", Šaikovkos aerodromas"

„1941-06-30 iš kovinio uždavinio negrįžusių keturių lėktuvų į dalinį atvyko eskadrilės vado pavaduotojas vyr. leitenantas Požidajevas, kuris oficialiai pranešė:

Pakilimas 16.18, bombardavimo laikas – nuo 18.05 iki 18.12 iš H-1000 m. Taikinio rajone lėktuvus atakavo 15 naikintuvų Me-109. Iš degančio TB-3 išsigelbėjo tik jo vadas Požidajevas, sužeistas į koją ir apdegusiu veidu, kiti žuvo... Pagal vyr. leitenanto Požidajevo raportą, antrąjį vedantįjį lėktuvą taip pat numušė naikintuvai. Lėktuvas sudegė, 4 ekipažo žmonės iššoko su parašiutais, kitas ekipažo personalas žuvo. Apie du paskutinius lėktuvus, negrįžusius iš užduoties, žinių nėra.

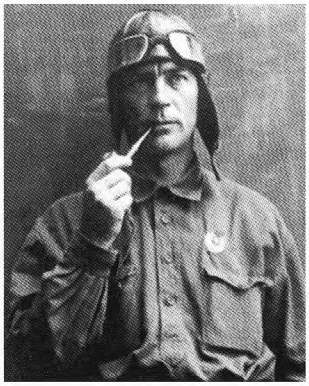
Išvada: Į kovinę užduotį bombarduoti tankų santalkos Bobruisko rajone naktį nuo 06.30 į 07 01 (taip tekste, nors iš tikro birželio 6 valanda vakaro – dar labai šviesi diena – M. S.) *išskrido 29 lėktuvai. Į Šaikovkos aerodromą grįžo 23 lėktuvai, 2 lėktuvai priverstinai nusileido Viazmos rajone* (labai keista vieta priverstinai nusileisti, nes Viazma daug toliau nuo Bobruisko nei Smolensko oro mazgo aerodromai – M. S.), *taikinio rajone priešo naikintuvai numušė 4 lėktuvus".* [366]



Sovietų aerodrome likę lėktuvai. 1941 m.

Prie perkėloje paliktos sovietų technikos pozuoja vokiečių karys. 1941 m.

4 SKYRIUS. NEAPSKAITYTAS NUOSTOLIS



„Stalino sakalai" ...

4.1. *SAPIENTI SAT*

Parašytą prieš penkerius metus „Taikiai snaudžiančiuose aerodromuose" užbaigiau tokiomis išvadomis:

1. *Pagrindinis „lėktuvas–lakūnas" sistemos elementas yra lakūnas. Tai nekelia abejonių ir šiandien, borto ESM bei savaime nusitaikančių raketų laikais. Dar teisingesnė ši išvada buvo penktojo dešimtmečio kovinės aviacijos atžvilgiu.*
2. *Kovinis lakūno parengimas yra neatskiriamas gebėjimų ir norų lydinys. Gebėjimas skristi, šaudyti, bombarduoti, rasti, išvengti bei pasirengimas paaukoti gyvybę už savo eskadrilę, savo kariuomenę, savo šalies pergalę. Stalino kariuomenėje blogai buvo ir dėl pirmojo, ir taip pat dėl antrojo karinio parengimo komponento. Todėl ginkluotųjų pajėgų, iš jų ir aviacijos kovingumas, nors ir labai keista, bet buvo labai žemas, o neturint reikiamos motyvacijos jį, be to, dar apsunkino žemas skraidymo, šaudymo, taktinis pasirengimas.*
3. *Sėkmingam „lėktuvas–lakūnas" sistemos koviniam panaudojimui reikalingas lėktuvas, kurio taktinės techninės charakteristikos atitinka priešo lėktuvų taktines technines charakteristikas. Nedidelis, 10–15%, pranašumas arba, priešingai, atsilikimas vienu ar kitu parametru neturi esminės reikšmės ir, pasirinkus optimalią taktiką, beveik visada gali būti kompensuotas.*
4. *Visos KOP sistemos rezultatyvumas ir efektyvumas dar mažiau priklauso nuo lėktuvų taktinių techninių charakteristikų, daugiausia jį lemia kovinio panaudojimo TAKTIKA, atskirų sistemos elementų, jų tarpusavio ir antžeminės kariuomenės sąveika, ryšių ir įspėjimo tarnybų darbas, antžeminių techninių tarnybų, aerodromo bazės plėtra. Bet pats pirmasis ir svarbiausias komponentas – kompetentingas vadovavimas.*

Beveik visa, kas išvardyta, neįmanoma nupirkti, pavogti ar nukopijuoti. Visa tai būtina sukurti savo šalyje, savojoje kariuomenėje. Galimybė visa tai sukurti iš esmės ir lemia tai, kas paprastai įvardijama žmogiškuoju veiksniu.

Stalinas ir SSRS vadovai mauzoliejaus tribūnoje.

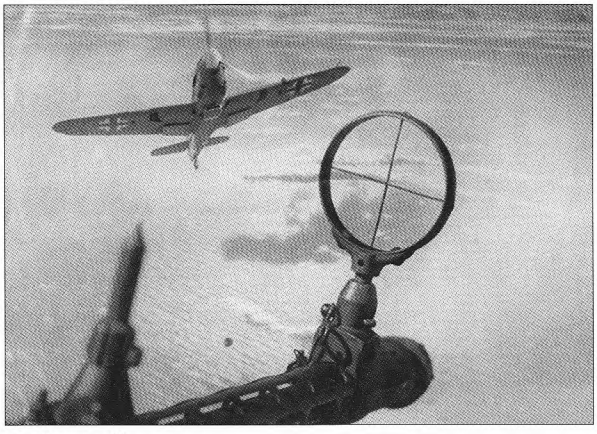
Sovietų lakūnai parengiamuosiuose kursuose.

5. *Stalinas (šį vardą trumpumo dėlei vartosime įvardydami SSRS vyriausiąją karinę politinę vadovybę) bent nuo ketvirtojo dešimtmečio vidurio sutelkė visas savo pastangas ir visus turtingiausios pasaulio šalies išteklius visapusiškai pasirengti būsimajam karui. Buvo iškeltas tikslas sukurti pačią galingiausią pasaulio karinę aviaciją.*
6. *Pradinis uždavinys – sukurti materialinę techninę karo priemonių bazę buvo įvykdytas geriausiai ir sėkmingiausiai. Iš dalies sukurta aviacijos pramonė, galinti gaminti tiek kovos lėktuvų, kad tai buvo sunkiai įsivaizduojama bet kurioje Europos šalyje. Sukurta daugybė mokslo tiriamųjų ir konstruktorių organizacijų. Sėkmę lėmė neturinti pavyzdžio materialinių ir finansinių išteklių koncentracija, taip pat keista užsienio politikų trumparegystė, jeigu ne parsidavėliškumas, leidęs Stalinui pagrobtus finansinius išteklius paversti naujausiomis karo technologijomis.*
7. *1939 metų pradžioje Stalino rankose atsidūrė milžiniškas, daugybę kartų didesnis nei kurio kito tais metais prasidėjusio pasaulinio karo dalyvio lėktuvų skaičius, o tie lėktuvai taktinėmis techninėmis charakteristikomis niekuo nenusileido geriausiems pasaulio lėktuvams.*
8. *Daug prasčiau buvo sprendžiami pačios sistemos, vadinamos karine aviacija, sukūrimo klausimai. Tam buvo daugybė priežasčių. Sistemingą veiklą iš principo sunku suderinti su marksistine leninine pasaulėžiūra, kuri grindžiama atskirų dalių suabsoliutinimu.*

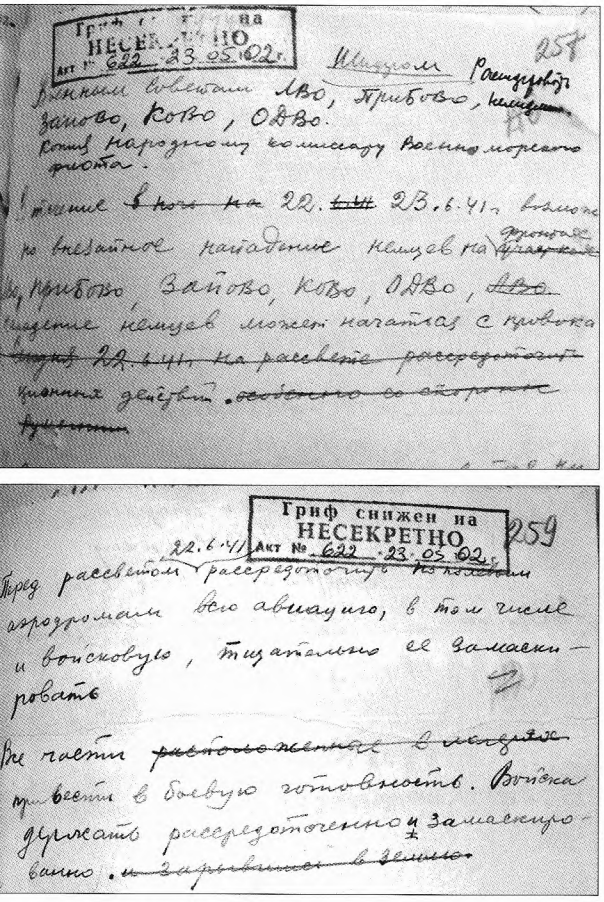
Neleistinai žemas buvo ir bendras mūsų „kolektyvinio Stalino“ išsimokslinimo ir kultūros lygis. Galų gale visai kitoks buvo ir kadrų potencialas: mokslo tiriamajame institute bei konstruktorių biure dar buvo įmanomas „socialiai svetimų“ nepartinių specialistų, o kartais ir vadovų, tikrų inžinierių bei senosios rusų mokyklos mokslininkų dalyvavimas, o kariuomenės vadovybėje, aviacijoje, karinėje pramonėje ketvirtojo dešimtmečio pabaigoje „svetimų“ neliko. Stalino „iškeltieji“ geriausiu atveju galėjo

dirbti galbūt labai intensyviai, tačiau visiškai neefektyviai. Blogiausiu atveju tai buvo bemoksliai prašalaičiai, intrigantai ir išsišokėliai, kuriems normalioje visuomenėje nebūtų patikėta vadovauti net šiukšlių surinkimo brigadai.

9. *Tad Antrojo pasaulinio karo pradžioje susiklostė absoliučiai paradoksali, beveik neapsakoma normalia žmonių kalba situacija: daug lėktuvų, daug lakūnų, daug aerodromų, daug aviacijos gamyklų, daug aviacijos mokyklų. Tuo pačiu metu visur trūksta benzinvežių, žarnų ir piltuvėlių, akumuliatorių ir automobilinių autonominių starterių, radijo stočių ir telefono laidų. Yra naujausių greitašaudžių zenitinių patrankų, tačiau nėra joms sviedinių, yra unikalių degalų užpildymo inertinėmis dujomis sistemų, tačiau aerodrome nėra azoto, yra milžiniškas lėktuvų parkas, tačiau nėra traktorių nuvalyti sniegą aerodrome, yra milžiniškas skraidymo mokyklų tinklas, tačiau kursantai užsiima „žygiavimu" ir vagonų krova, yra didžiausia Europoje naftos gavyba, tačiau nėra didelio oktaninio skaičiaus aviacinio benzino... Trumpiau kalbant, visko yra, tačiau tikrasis kovinės aviacijos kovingumas beviltiškai žemas.*
10. *Karo išvakarėse aviacijoje ir aviacijos pramonėje bei moksle Stalinas dar plačiau įdiegė specifinius „stalininius vadovavimo metodus: administracinį poveikį, masines represijas, baimės atmosferos sukūrimą, pataikavimą ir kruvinas intrigas". Tad rezultatas: sutriuškinti jau susikūrę bei dirbantys moksliniai kolektyvai, geriausi specialistai fiziškai sunaikinti arba labai ilgam nušalinti nuo kūrybinio darbo, natūralus sovietų KOP lėktuvų parko atsinaujinimas karo išvakarėse sustabdytas 2–3 metams.*
11. *Likus keletui savaičių iki karo su Vokietija pradžios, Stalinas sunaikino didelę ir, ko gera, geriausią KOP vadovybės personalo dalį. Priežasčių, kodėl būtent 1941 metų pavasarį ir būtent karo aviacijos vadovybė tapo eilinės masinio teroro bangos auka, išsiaiškinti nepavyko. Šių pjautynių padarinys tolesnėje ginkluotųjų pajėgų demoralizacijoje labai aiškus ir tam nebūtina jokių paaiškinimų.*
12. *1941 m. birželio 22-ąją net ta dalis, tiksliau maždaug pusė sovietų aviacijos, kuri buvo išskleista vakarų karinių apygardų teritorijose, daugybę kartų lenkė priešo aviaciją visais kiekybiniais parametrais: lėktuvų, ekipažų, eskadrilių, bazavimosi aerodromų skaičiais. Techninė būklė ir kovos lėktuvų taktinės techninės charakteristikos buvo patenkinamos ir atitiko karo meto reikalavimus. Visais atvejais sovietų aviacijos pulkų technika niekuo nenusileido Vakarų sąjungininkų aviacijai, dėl kurios liuftvafė patyrė pačių didžiausių nuostolių Prancūzijoje arba didžiausių nuostolių ir sutriuškinimą Anglijoje.*



Oro mūšis...



Direktyvos Nr. 01 fragmentai.

13. ***Daugelį metų sovietų istoriografijoje populiarintas mitas apie „netikėtą užpuolimą“ išgalvotas nuo pradžios iki galo.*** *Iš tikro net neverta kalbėti apie tai, nes tuometiniai koviniai aviacijos statutai numatė būtiną priemonių sistemą, leidžiančią išvengti „netikėto smūgio“ bazavimosi aerodromuose.* ***Visos vakarų apygardos, visi karinės aviacijos junginiai dar prieš prasidedant kovos veiksmams gavo būtinus įsakymus parengti dalinius koviniam aliarmui paskelbti.***

14. *Nuo pat pirmųjų karo dienų tapo aiškus sovietų aviacijos negebėjimas efektyviai kovoti oro kare. Didžiulis lėktuvų parkas buvo naudojamas tarsi „garvežys, kurio darbo naudingumo koeficientas yra labai mažas“. Mažai skraidymų, jokios veiksmų koordinacijos ir ryšio su antžemine kariuomene, nepatenkinamas materialinis techninis aprūpinimas, silpni ir neryžtingi štabai. Tuose fronto ruožuose, kuriuose priešo sausumos kariuomenė smogė pagrindinį smūgį – Baltarusijoje, Pabaltijyje, prasidėjo paniškas „persibazavimas“ į užnugarį, iš tikro tai buvo masinis dezertyravimas.*

15. *Sovietų aviacijos neveiklumas, o kitais atvejais pabėgimas leido priešui beveik be kliūčių bombarduoti Raudonosios armijos antžeminės kariuomenės kovinę rikiuotę, o tai ir tapo viena iš netvarkingo, paniško atsitraukimo priežasčių, kuris kartu aviacijos vadus vertė dar labiau skubėti priimti sprendimus dėl greito „persibazavimo“. Žaibiškai susiklostė „ryšio ir sąveikos“ sistema, kurios veiksmai lėmė, kad didelė dalis sovietų Vakarų, Šiaurės vakarų frontų bei dalies Pietvakarių fronto KOP parko buvo palikta aerodromuose.*

16. *Esant beveik vienodoms kiekybinėms sovietų karinėms oro pajėgoms ir vokiečių aviacijos pajėgoms, pastaroji įgijo lemiamą persvarą dėl daug aukštesnio pasirengimo ir skraidymo personalo kovinės dvasios, dėl patikrintos kovinės veiklos taktikos naudojimo, sąveikos su antžemine kariuomene, dėl veikiančios be priekaištų ryšių ir valdymo sistemų. Tik dėl nuolat didinamų pajėgų permetant šalies viduje ir*

Tolimųjų Rytų apygardose dislokuotus aviacijos dalinius, tik dėl nuolat formuojamų naujų aviacijos pulkų sovietų KOP galėjo smogti atsakomuosius smūgius, sausumos kariuomenei užtikrinti minimalią aviacijos priedangą.

17. *„Žaibo karas" ore buvo nutrauktas dėl tos pačios priežasties, dėl kurios jis nepasisekė ir žemėje: vokiečiai nespėjo „malti" vis naujų ir naujų priešo dalinių, nespėjo atkurti augančių nuostolių. Kita vertus, sovietų karinėse oro pajėgose gerėjant drausmei, tvarkai ir valdymui, augant skraidymo personalo ir vadovybės kovinei patirčiai, sovietų aviacijos veiksmai tapo vis efektyvesni. Ko gera, jau 1942 metų rudenį ore įsivyravo trapi jėgų pusiausvyra. Ištekliai, kurių Sovietų Sąjungai ir jos aviacijai reikėjo palaikyti šiai pusiausvyrai, daugybę kartų viršijo priešo išlaidas ir nuostolius. Iki pat 1945 metų gegužės sovietų KOP liko didžiulis, tačiau mažai efektyvus karo mechanizmas.*

„Aerodromai" buvo parašyti remiantis šaltiniais iš oficialiai XX a. paskutinio dešimtmečio pradžioje išspausdintų dokumentų rinkinių, panaudoti karo dalyvių – nuo maršalų iki seržantų, memuarai ir monografijos, sovietinių ir posovietinių istorikų tyrinėjimai. Akivaizdus panaudotų šaltinių trūkumas ir netobulumas.

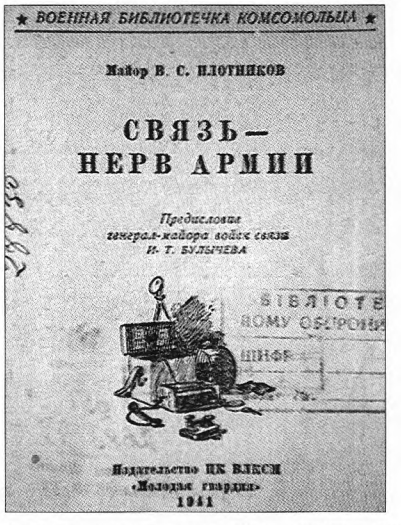
Nauja knyga parašyta pasitelkus didelę šūsnį, daugybės tūkstančių puslapių, pirminių dokumentų, kurie pirmą kartą pradedami naudoti mokslinėje veikloje. Daugeliu atvejų pavyko beveik dienų ir valandų tikslumu nustatyti kai kurių sovietų KOP pulkų ir divizijų sutriuškinimo istoriją. Kokių naujų išvadų galime iš to padaryti? Ką iš to, kas pasakyta prieš penkerius metus, būtina pakeisti, atmesti, perrašyti?

Atsakymas – vienas žodis : NIEKO.

Nauji dokumentai visiškai patvirtina anksčiau išsakytą koncepciją, hipotezę. Jie leidžia pakeisti abstrakčius vertinimus visiškai konkrečiais dokumentais bei patvirtinti skaičiais. Jeigu kai kurias tezes ir reikėtų pakoreguoti, tai nebent „sugriežtinti" daugumą pirmoje knygoje suformuluotų išvadų.

Tvirtinimas, kad „visur trūksta benzinvežių, žarnų, piltuvų bei automobilinių autonominių starterių" (žr. 9 punktą), pasirodė esąs gana skubotas. Ne tik „žarnų bei piltuvėlių", bet ir specialių benzino bei tepalo pilstytuvų, starterių ir kompresorių buvo iš tikro, be to, ne vienetai, o nurodyti pagal privalomus sąrašus kiekiai.

Skundų memuaruose dėl jų trūkumo atsiranda vėliau, jau ieškant „pateisinimo priežasčių dėl sutriuškinimo", arba yra teisingas situacijos aprašymas jau ĮVYKUS paniškam „persibazavimui". Archyviniai dokumentai nenuneigiamai patvirtina tai, kad sovietų štabuose valdymas ir ryšys buvo sutrikdytas ne dėl turimų ar pernelyg mažai turimų



„Ryšys – armijos nervas". Majoro V. Plotnikovo knyga apie radijo ryšį Raudonojoje armijoje.

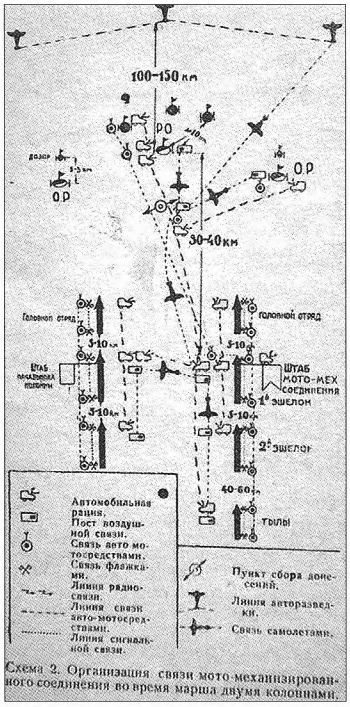
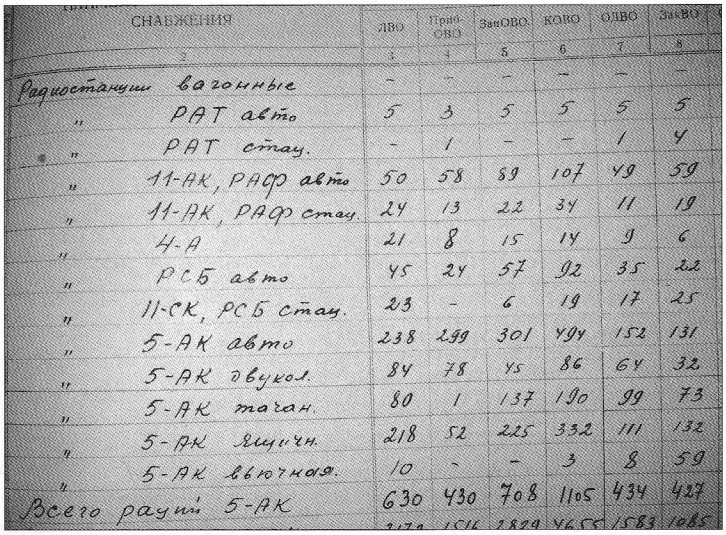


Схема 2. Организация связи мото-механизированного соединения во время марша двумя колоннами.



СНАБЖЕНИЯ	ЛВО	Прио-ОВО	ЗапОВО	КОВО	ОДВО	ЗабВО
	3	4	5	6	7	8
Радиостанции вагонные	–	–	–	–	–	–
" РАТ авто	5	3	5	5	5	5
" РАТ стац.	–	1	–	–	1	4
" 11-АК, РАФ авто	50	58	89	107	49	59
" 11-АК, РАФ стац.	24	13	22	34	11	19
" 4-А	21	8	15	14	9	6
" РСБ авто	45	24	57	92	35	22
" 11-СК, РСБ стац.	23	–	6	19	17	25
" 5-АК авто	238	299	301	494	152	131
" 5-АК двукол.	84	78	45	86	64	32
" 5-АК тачан.	80	1	137	190	99	73
" 5-АК ящичн.	218	52	225	332	111	132
" 5-АК вьючная.	10	–	–	3	8	59
Всего рацій 5-АК	630	430	708	1105	434	427

Kairėje: motorizuotųjų mechanizuotųjų junginių ryšio organizavimas tarp dviejų žygio kolonų. Iš 1941 metų knygos „Ryšys – armijos nervas" apie radijo ryšį ir jo organizavimą Raudonojoje armijoje.
Dešinėje: Raudonoji armija turėjo įvairiausių ryšio priemonių, įvairiausios galios, modifikacijų, stacionarių ir sumontuotų automobilių važiuoklėje ir t.t. radijo siųstuvų ir imtuvų. Generalinio štabo ataskaitos faksimilė.

ryšių techninių priemonių: *„Vadovaujantis karininkų personalas nežinojo (?) visų radijo ryšių galimybių ir dažnai, dingus telefono ar telegrafo ryšiui [laidiniam ryšiui] tarp dalinių, manė, kad ryšio nėra iš viso. Nors iš tikro tuo metu radijo ryšių priemonės buvo visiškai parengtos ir galėjo užtikrinti reikiamų įsakymų bei nurodymų perdavimą"*. Dar kartą priminsiu pasirašytą 1943 m. lapkričio 2-ąją RA KOP štabo ryšių valdybos viršininko generolo leitenanto Gvozdikovo pranešimą „Raudonosios armijos ryšys Didžiojo Tėvynės karo metais nuo 1941-06-22 iki 1943-10-01" ir jame nurodytą bendrą radijo stočių skaičių, kuriomis buvo aprūpinti Raudonosios armijos štabai prieš karą: **25** RAT, **351** RAF, **384** RSB ir **5** AK.

Labai rimtai reikėtų patikslinti ir „benzino krizės" įtaką prieškario koviniam pasirengimui bei koviniam aviacijos panaudojimui karo metu. Taip, buvo didžiausia Senajame pasaulyje naftos gavybos pramonė, o iš tikro aukšto oktaninio skaičiaus benzino gamybos mastai neatitiko nei realių šalies galimybių, nei Stalino nurodymu kuriamų milžiniškų KOP poreikių. Glumina šalyje išgaunamos naftos kiekis ir tik 1,5% išgauto kiekio siekianti didelio oktaninio skaičiaus benzino gamyba.

Visai ne benzino trūkumas tapo svarbiausiu „ribotuvu" sovietų KOP skraidymo personalo koviniam rengimui. Visai ne benzino trūkumas turėjo įtakos, kad 43 NAD per 2127 skraidymo valandas atliko tik 55 oro šaudymo treniruotes ir 27 mokomuosius oro mūšius. Daugiau ar mažiau, bet panašų vaizdą galime pastebėti ir kituose daliniuose bei junginiuose. Mokomųjų skraidymų formaliai buvo atlikta ne tiek jau mažai – po

100–150 valandų per metus. Tikrasis kovinis parengimas – oro šaudymas, mokomieji bombų metymai, mokomieji oro mūšiai, tolimi maršrutiniai skrydžiai – sudarė tik „pažintinį minimumą". Pagrindine to priežastimi tapo ne benzino trūkumas, o nuo pačios „viršūnės" iki divizijų ir pulkų lygio KOP vadovybės neatsakingumas. „Tausojantis" kovinio parengimo režimas nuo pat pirmųjų karo dienų virto negailestingai dideliu lėktuvų ir skraidymo personalo nuostoliu.

Pirmaisiais karo metais visai ne benzinas ribojo kovinį aviacijos panaudojimą. Sprendžiant iš RA KOP štabo ataskaitos, per 12 mėnesių, nuo 1941 m. birželio 22-osios iki 1942 m. liepos 1-osios, buvo atlikti 168 tūkst. kovinių naikintuvų išskridimų, 70 tūkst. bombonešių išskridimų ir 16 tūkst. atakos lėktuvų išskridimų. [368] Šiek tiek padidindami realų sunaudojimą, laikykime, kad vieno naikintuvo bei atakos lėktuvo degalų masė lygi 330 kg, vieno bombonešio – 1500 kg. Gauname, kad norint užtikrinti tokį kovinių išskridimų skaičių, reikia 1700 tūkst. tonų degalų. Tolesnius 12 mėnesių, nuo 1942-07-01 iki 1943-07-01, sovietų KOP atliko 157 tūkst. naikintuvų, 49 tūkst. bombonešių bei 50 tūkst. atakos lėktuvų išskridimų. Kadangi didžiausių „rajūnų", bombonešių, liko mažiau, tai bendras benzino poreikis sumažėjo **iki 145 tūkst. tonų.**

Bombonešio TB-3 pildymas tepalais.

Šie skaičiai neabejotinai mažesni, nei visi SSRS nurodomi gamybos bei sunaudojimo vertinimai. Pasak parengtos RA KOP štabe „Pažymos dėl degalų bei tepalų sunaudojimo per pirmuosius dvejus karo metus", per pirmuosius 12 mėnesių buvo gauta 520 tūkst. tonų didelio oktaninio skaičiaus B-74 ir B-78 benzino bei 375 tūkst. tonų aviacinio benzino B-70. Per kitus 12 mėnesių atitinkamai gauta 472 ir 196 tūkst. tonų. [369]

Visai ne benzino trūkumas lėmė tai, kad sovietų aviacija vidutiniškai per dieną atliko tik 700 kovinių išskridimų, rikiuotėje turėdama ne vieną tūkstantį kovos lėktuvų...*

Buvo gautas netikėtas tezės, kad karo ore rezultatai labai mažai priklauso nuo lėktuvų taktinių techninių charakteristikų (žr. 3 ir 4 punktus), patvirtinimas. Susumuojant visą surinktą informaciją apie realias sovietų naikintuvų pergales ir nuostolius, galima gana tiksliai įvardyti keletą pačių sėkmingiausiai veikusių naikintuvų pulkų. Birželio 22-ąją aktyviau ir daug sėkmingiau nei kiti veikė trys aviacijos daliniai: Vakarų fronto karinių oro pajėgų 11 MAD 127-asis naikintuvų aviacijos pulkas, Vakarų fronto KOP 10 MAD 123-iasis naikintuvų aviacijos pulkas, Pietų fronto KOP 21 MAD 67 naikintuvų aviacijos pulkas.

* Žinomame Krivošejevo žinyne „Paslapties grifas pašalintas" pateiktais 1942 metų sausio 1-osios duomenimis, veikiančioje kariuomenėje buvo, neskaičiuojant mokomųjų, transporto, sanitarinių ir kitų, 5,4 tūkst. kovos lėktuvų, 1943 metų sausio 1-ąją – 12,3 tūkst.

67-asis naikintuvų aviacijos pulkas (pulko vadas – majoras Rudakovas) vien per birželio 22-ąją atliko 117 kovinių išskridimų, pranešė apie 13 ir faktiškai numušė 9 Rumunijos KOP bombonešius bei dar vienas bombonešis ir du naikintuvai buvo rimtai sugadinti ir skrydį baigė priverstiniu nusileidimu. Aktyviai pulkas veikė ir vėliau. Birželio 24-ąją buvo atlikti 126 koviniai išskridimai, t.y. beveik 3 išskridimai vienam tvarkingam lėktuvui. Savi nuostoliai per pirmąją dieną buvo 2 lėktuvai, o iki liepos 2-osios iš viso penki oro mūšiuose numušti lėktuvai.

123 NAP (vadas majoras Surinas žuvo 1941 m. birželio 22-ąją ore) pirmąją karo dieną stojo į priešpriešą su geriausia liuftvafės naikintuvų eskadrile JG-51. Pulko lakūnai realiai numušė ir sugadino apie 10–12 priešo lėktuvų, o patys oro mūšiuose prarado devynis savuosius. 127 NAP (vadas papulkininkis Gordijenka) birželio 22-ąją atliko daugiau nei 150 kovinių skrydžių, realiai numušė ir sugadino 10 vokiečių bombonešių ir naikintuvų, oro mūšiuose prarado 12 lėktuvų. Pirmosios karo dienos didelius nuostolius ore galima laikyti vienu iš nedaugelio kovinio aktyvumo rodiklių. Abu šie pulkai – 123-iasis ir 129-asis bazavosi Vakarų fronto sparnuose, priešo sausumos kariuomenės pagrindinio smūgio ruože ir jau antrąją karo dieną buvo nušluoti besitraukiančiųjų bangos.

Jeigu išplėsime laikotarpį ir įvertinsime sovietų naikintuvų rezultatyvumą per pirmąsias 10–15 karo dienų, t.y. iki daugumos Vakarų apygardos aviacijos dalinių išvedimo performuoti į užnugarį, tai prie mūsų išvardytų pulkų galima pridėti dar penkis:

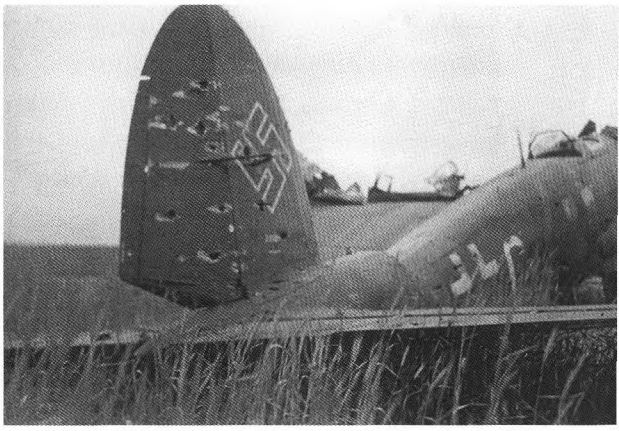
– Šiaurės vakarų fronto KOP 57 MAD 49 naikintuvų aviacijos pulkas (vadas – majoras Nedelinas). Birželio 22-ąją pulkas bazavosi Daugpilio (Dvinsko) rajone ir pirmosios karo dienos oro mūšiuose praktiškai nedalyvavo. Vėliau pulko lakūnai veikė labai aktyviai, iki liepos 16-osios atliko 1395 išskridimus, pranešė apie 21 numuštą priešo lėktuvą.

– 160 naikintuvų aviacijos pulkas (pulko vadas majoras Kostrominas žuvo oro mūšyje liepos 4-ąją) ir 163 NAP (vadas majoras Lagutinas). Šie du pulkai priklausė Vakarų fronto KOP 43 NAD ir pirmąją karo dieną buvo Oršos–Mogiliovo rajone, t.y. giliame užnugaryje ir nei nuostolių, nei pergalių neturėjo. Vėliau jų pajėgoms teko pakelti pagrindinę Vakarų fronto ruožo sunkių oro mūšio naštą ir per tris dienas, nuo birželio 23-iosios iki birželio 25-osios, jie atliko 550 kovinių išskridimų ir realiai numušė 20–25 priešo lėktuvus.

– 23 NAP (vadas pulkininkas Sidorenka) ir 28 NAP (vadas majoras Demidovas) iš 15 MAD Pietvakarių fronto karinių oro pajėgų. Pirmąją karo dieną šie du pulkai didelių pergalių nepasiekė, tačiau vėliau tapo daug aktyvesni. Iki birželio pabaigos atliko daugiau nei 800 kovinių išskridimų. Galbūt jie tapo pačiais rezultatyviausiais naikintuvų daliniais Pietvakarių fronte. 23 NAP pranešė apie 29, o 28 NAP – apie 26 numuštus priešo lėktuvus.

Šiame sąraše aiškiai trūksta dar vieno, o gal dviejų dalyvių. Birželio 22-ąją Stryjaus, Stanislavo rajone numušta ne mažiau kaip 10 „junkersų“ iš JG-51. Tą dieną eskadrilė

negrįžtamai prarado 15 lėktuvų ir tai buvo patys didžiausi liuftvafės eskadrilės nuostoliai pirmąją karo dieną. Tame rajone bazavosi 64 NAD 12-asis naikintuvų aviacijos pulkas ir labai gali būti, kad būtent šio pulko naikintuvai galėtų būti 1941 m. birželio 22 dienos pažymėtinų įvykių „kaltininkai".


Numuštas vokiečių lėktuvas.

O dabar pažiūrėkime, kokius lėktuvus turėdami pradėjo karą šie aviacijos pulkai. 23-iasis ir 28-asis kariavo naujausiais „migais", o 67-asis ir 163-iasis – „pasenusiais" „išakais". 127-asis, 123-iasis ir 160-asis buvo visiškai sukomplektuotas „čaikomis", 49-ojo pagrindinis kovos lėktuvas buvo „čaika". Birželio 22-ąją pulke buvo 38 I-153 ir 25 I-16, o 12 NAP taip pat turėjo beveik vien „čaikas" – 47 I-153 ir 19 I-16.

Bet vis tiek jokio pagrindo abejoti, kad 1941 metų vasarą lėtaeigis biplanas I-153 buvo beviltiškai pasenęs. Pagal taktines technines charakteristikas iš visų karo pradžios sovietų naikintuvų tipų šis buvo labiausiai „beviltiškai" pasenęs. Tačiau kariauja ne lėktuvai, o lakūnai...

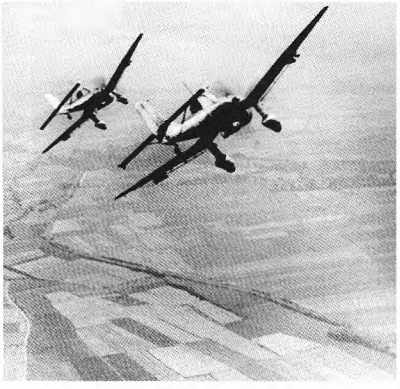
Išslaptinti dokumentai galutinai užbaigia diskusiją apie vadinamąjį „netikėtą užpuolimą". Visiškai užtikrintai galime patvirtinti, kad tai daugelį dešimtmečių sovietų istoriografijos bruktas, išgalvotas nuo pradžios iki pabaigos, mitas. Apie kokį aviacijos junginiams „netikėtumą" galime kalbėti, jeigu nuo 1941 m. birželio 20-osios „Operatyvinėse suvestinėse Nr. 1, 2, 3" konstatuojama, kad „daliniai kovos veiksmų nevykdė, lėktuvai išsklaidyti ir užmaskuoti operatyviniuose aerodromuose, o kiekviename pulke po vieną eskadrilę yra kovinės parengties Nr. 2"? Ten, kur buvo nors minimalios drausmės ir tvarkos užuomazgų, **aviacijos daliniai, paskelbus kovinį aliarmą, pakilo ne vėliau kaip birželio 22-osios 3–4 valandą ryte, t.y. DAR PRIEŠ pirmuosius priešo aviacijos antskrydžius.***

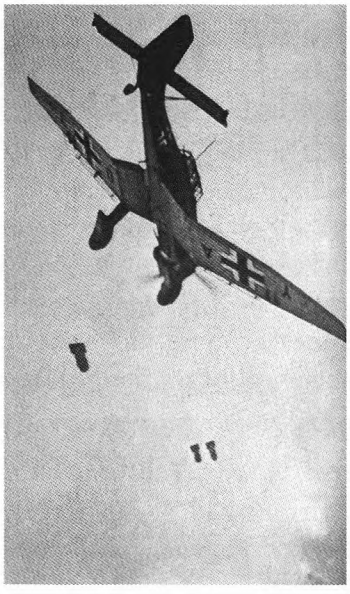
Pasirengę kilti.

Tiesą pasakius, net sakramentiniai „1200, iš jų 800 žemėje", iš rusų kalbos išvertus į rusų kalbą, reiškia, kad Vakarų karo veiksmų teatre 85% sovietų aviacijos grupuotės, t.y. šeši lėktuvai iš septynių po „pirmojo triuškinamojo smūgio" absoliučiai nenu-

* Beje, būtent tai yra svarbiausias 1941 m. birželio 22 d. įvykių skirtumas nuo Perl Harboro, kur karinės jūrų bazės vadovybė iki paskutinių japonų atakos minučių iš Vašingtono negavo jokių aiškių nurodymų. Antrasis skirtumas yra tai, kad Perl Harboras – tai taškas, sala vandenyne, kuriai smogtas sutelktas smūgis – 360 išskridimų per 2 valandas, o bet koks mėginimas sėkmingos diversijos padarinius bei efektyvumą lyginti su visuotino karo mastais yra absurdiškas.

kentėjo. Net kitą dieną po „triuškinamojo" smūgio sovietų karinės oro pajėgos buvo daug kartų didesnės, be to, visuose ruožuose, išskyrus Vakarų fronto ruožą, už priešo pajėgas. Karinės aviacijos kovinės parengties pagrindas – lakūnai. Aerodromų bombardavimo metu skraidymo personalo nuostoliai apskritai buvo vienetiniai. Tai, kad „sovietų aviacijos sunaikinimas žemėje" vis dar egzistuoja laikraščių puslapiuose, televizorių ekranuose ir net „mokslinėse monografijose", reikėtų vertinti ne kaip socialinį kultūrinį, o greičiau kaip medicininį fenomeną.





Atakuoja Vokietijos karinės oro pajėgos – liuftvafė.

Išsilaisvinę iš birželio 22-osios nuostolių klausimo bei dirbtinai sukurtos „likimo" aureolės, vis dėlto pasistengsime aptarti kai kuriuos kiekybinius pirmosios karo dienos rodiklius. Tikslūs skaičiai jau niekada nebus nustatyti ir visai ne todėl, kad išlikę pirminiai dokumentai fragmentiški, nepilni, dažnai surašyti atgaline data, esant šimtams kilometrų nuo įvykių vietos, prieštarauja vieni kitiems, o kartais ir patys sau. Pagrindinė problema – noras išsiaiškinti bendrame nuostolių masyve nuostolius, patirtus dėl PRIEŠO VEIKSMŲ. Birželio pabaigoje ištuštėjusiuose vakarinių apygardų aerodromuose vokiečiai aptiko daugybę sovietų lėktuvų. Įvairūs autoriai įvardija jų skaičių nuo 2,5 iki 4 tūkstančių – įvairiai „sugadintų", nuo visiškai tvarkingų iki visiškai suanglėjusių. Net pats mažiausias 2,5 tūkst. skaičius – tris kartus didesnis už tradicinį „iš jų 800 žemėje". Tačiau kas ir kada „pririšo" šiuos lėktuvus prie žemės?

Praktiškai neįmenama mįslė – 9 MAD keturių naikintuvų pulkų istorija. Juose birželio 22-ąją ryte buvo apie 350 lėktuvų, o kitos dienos ryte jų jau neturėta. Kiek konkrečiai jų liko, nežino niekas, tačiau atrodo, kad ne daugiau nei 60–70. Beje, tiksliai žinoma, kad po pirmojo priešo smūgio nuostoliai buvo nuliniai, galbūt – vienetiniai. Net

vidury dienos nuostoliai žemėje buvo skaičiuojami tik dešimtimis, o ne šimtais lėktuvų. Vokiečių naikintuvai pretendavo į numuštus ore tik 8 „migus“, smulkiau apie tai buvo kalbama ankstesniame skyriuje.

Kita problema – tai klausimas apie „žemėje sugadintus lėktuvus“. Normalioje, jeigu taip galima kalbėti apie karą, aplinkoje, t.y. kariaujančioje kariuomenėje sugadinta technika taisoma ir grąžinama į rikiuotę. Apie šios veiklos mastus kovinėje aviacijoje kalba tokie skaičiai: per pirmuosius 12 karo mėnesių fronto, neskaitant užnugario struktūrų! remonto dirbtuvėse atlikta 6 660 einamųjų ir 6 050 kapitalinių lėktuvo remontų, kapitališkai suremontuota 10 719 aviacijos variklių. [370] Per tą patį laikotarpį „lauko remontas“, matyt, šiuo dokumento terminu RA KOP štabas įvardija palyginti smulkius pažeidimus ir gedimus tiesiogiai aviacijos pulkuose, buvo suremontuoti 51 579 lėktuvai, kitais žodžiais sakant, kiekvienas lėktuvas taisytas po kelis kartus. [371]

Be to, visiškai įmanomas atkuriamasis lėktuvo remontas, jeigu tik mašina nenukrito iš 5 km aukščio, o buvo pažeista kulkų bei bombų skeveldrų aerodrome. Šiuo atveju verta „pažvelgti į kitą fronto pusę“. Lygindami vokiečių lėktuvų skaičių, nurodytą sovietų suvestinėse kaip „Sunaikinti smogus priešo aerodromui“, su realiais negrįžtamaisiais nuostoliais žemėje, aptinkame visiškai nesuvokiamą dešimtis kartų perdėtą (!) padėtį.

Suprantama, be prirašymų sovietų aviacija neveikė, tačiau juk ne tokiais mastais!

Daug įtikimesnis atrodytų kitas paaiškinimas: taupūs vokiečiai lėktuvus taisė ir atkūrė žemėje, ir būtent todėl dviem tuzinams sugadintų teko tik vienas negrįžtamai nurašytas.

Galiausiai neverta pamiršti ir tokios kovinės veiklos sudedamosios dalies, kaip sugedusios technikos evakuacija į užnugarį. Sugedusius lėktuvus evakuoti visai įmanoma. Lėktuvas nėra vientisas ketaus liejinys, ten viskas – sparnai, variklis, važiuoklė, prietaisai bei ginkluotė – atsukama, atjungiama, nuimama. To meto pats sunkiausias agregatas – variklis, svėrė ne daugiau kaip 600–800 kg, t.y. buvo mažesnės masės, nei paveždavo paprasčiausias kolūkio „gazikas“. Evakuacija visiškai buvo įmanoma. 126-ojo naikintuvų aviacijos pulko kovinių veiksmų žurnale skaitome:

„1941 m. rugpjūčio 20-ąją priešo tankų kolonos netikėtai pralaužė frontą Starodubo rajone ir veržliai patraukė keliu į pietus. Vakarop jos buvo už 10 km nuo pulko bazavimosi Semionovkos (dabar Ukraina, 10 km nuo Briansko srities ribos – M. S.) *aerodromo. Centrinio fronto KOP vadas generolas majoras Vorožeikinas įsakė 126-ajam pulkui nedelsiant persibazuoti į Tolkačiovkos aerodromą, esantį 18 km į šiaurės vakarus nuo Lgovo* (ne mažiau kaip180 km tiesiai – M. S.)... *Pulkas turėjo du automobilius ZIS-5. Sugedusių lėktuvų evakuacija patikėta vyriausiajam pulko inžinieriui 3-iojo rango karo inžinieriui M. Gračiovui, kuris šią užduotį įvykdė puikiai.* ***Per naktį dviem automobiliais pervežė 11 lėktuvų*** (paryškinta mano – M. S.) *ir paskui geležinkeliu evakavo juos į Maskvos aviacijos gamyklą...“* [372]

Vokiečių kariuomenė užima sovietų aerodromą. 1941 m.

1941 m. birželio 22-ąją dauguma sugadintų sovietų KOP lėktuvų visam laikui liko ištuštėjusiuose aerodromuose. Iš tikro kai kuriais atvejais tai buvo „neįveikiamos jėgos" poveikis – priešo tankų kolonų proveržis į rytus. Dauguma kitų atvejų tapo dar vieno didelio masto reiškiniu, kurį turėtume vadinti „paslėptu dezertyravimu". Praėjus 70 metų, atpažinti ir teisingai interpretuoti šias aplinkybes nelengva. Susipažinimui pasirinkta tokia schema: į pirmosios dienos „Aerodromų nuostolius" įtraukiame Šiaurės vakarų ir Vakarų frontų VISUS nurodytus suvestinėse „sugadintus žemėje" naikintuvus. Neįtraukti sugadinti bombonešiai, nes jų bazavimosi aerodromai buvo ne arčiau nei 100–150 km nuo pasienio ir ten nei birželio 22-ąją, nei birželio 23-iąją nebuvo jokių vokiečių. Neįtraukti ir sugadinti Pietvakarių bei Pietų fronto lėktuvai.

Jeigu kalbėsime apie „9 MAD paslaptį", tai turiu pasielgti labai voliuntaristiškai: priešo sunaikintiems žemėje priskirti kas trečią lėktuvą. Būtent tokios proporcijos šios divizijos 124-ajame ir 129-ajame pulkuose, prieš prasidedant „persibazavimui", sudaro personalo nuostolius. Esant tokioms gana trapioms prielaidoms, kurias iš esmės patvirtina paniški 1941 metų birželio pranešimai, gauname tokią 1941 m. birželio 22-osios lėktuvų negrįžtamųjų nuostolių aerodromuose suvestinę:

14 lentelė.

	Naikintuvai ir atakos lėktuvai	Bombonešiai	Iš viso
Šiaurės vakarų fronto KOP	58	16	**74**
Vakarų fronto KOP	200	137	**337**
Pietvakarių fronto KOP	126	9	**135**
Pietų fronto KOP	5	10	**15**
Iš viso:	**389**	**172**	**561**

Pastaba: eilutėje „Pietvakarių frontas" neįtraukti „pasenusių" I-15bis, kurie dar liko kai kurių naikintuvų ir atakos lėktuvų pulkuose, nuostoliai. Šie lėktuvai taip pat neįtraukti ir į visus fronto aviacijos kiekybės vertinimus.

Lyginant pradinį sovietų aviacijos grupuotės skaičių su „aerodromuose patirtais nuostoliais", jie sudaro tik vieną penkioliktąją – 6,7% visų kovinių lėktuvų skaičiaus. Nuostoliai dideli, jeigu lyginsime su mūsų sąjungininkų ir priešų birželio 22-osios

nuostoliais. Taip per visą 1940 metų gegužės–birželio kampaniją prancūzų aviacija aerodromuose negrįžtamai prarado 234 lėktuvus. Liuftvafės grupuotė, dalyvaujanti Vakarų fronto puolime, buvo pusantro karto didesnė nei dalyvavusi „Barbarosos" pradžioje, o puolimo frontas, jeigu skaičiuotume tiesiąja, nepaisydami sienos vingių, buvo du kartus siauresnis.

Anglų ir prancūzų prarasti lėktuvai po vokiečių lėktuvų antskrydžio. Leidžiasi vokiečių naikintuvas Bf-109. 1940 m.

Garsiojo „Mūšio dėl Britanijos" metu per pirmąsias keturias vokiečių aviacijos puolimo dienas nuo 1940 m. rugpjūčio 12-osios iki 15-osios anglai aerodromuose iš viso prarado 47 naikintuvus. Jeigu kalbėsime apie 1941 metus ir mūsų priešą, tai dėl smūgių į aerodromus negrįžtamieji liuftvafės nuostoliai birželį buvo 13 kovos lėktuvų ir 19 – liepą. Iš viso 1941 metais Rytų fronto aerodromuose negrįžtamai prarasti 62 lėktuvai: 32 naikintuvai, 19 bombonešių, įskaitant pikiruojamuosius Ju-87, 7 Me-110 ir 4 transporto Ju-52. [166]

Dabar bandysime „padidinti ryškumą" ir šiek tiek atidžiau pažvelgti į pirmosios karo dienos sovietų KOP pajėgų antžeminių nuostolių struktūrą ir pasiskirstymą. Vakarų karo veiksmų teatre sovietų kovinės aviacijos grupuotę sudarė apie 140 aviacijos pulkų, kurių dauguma pirmąją karo dieną nepatyrė jokių nuostolių žemėje. Tikrą pulkų skaičių tiksliai įvardyti neįmanoma dėl apskaitos problemų, t.y. vadinamųjų „formuojamų" dalinių. Turima ir detaliai dviejuose tomuose pateikta šio tyrimo informacija leidžia sudaryti tokią tipinių situacijų „piramidę":

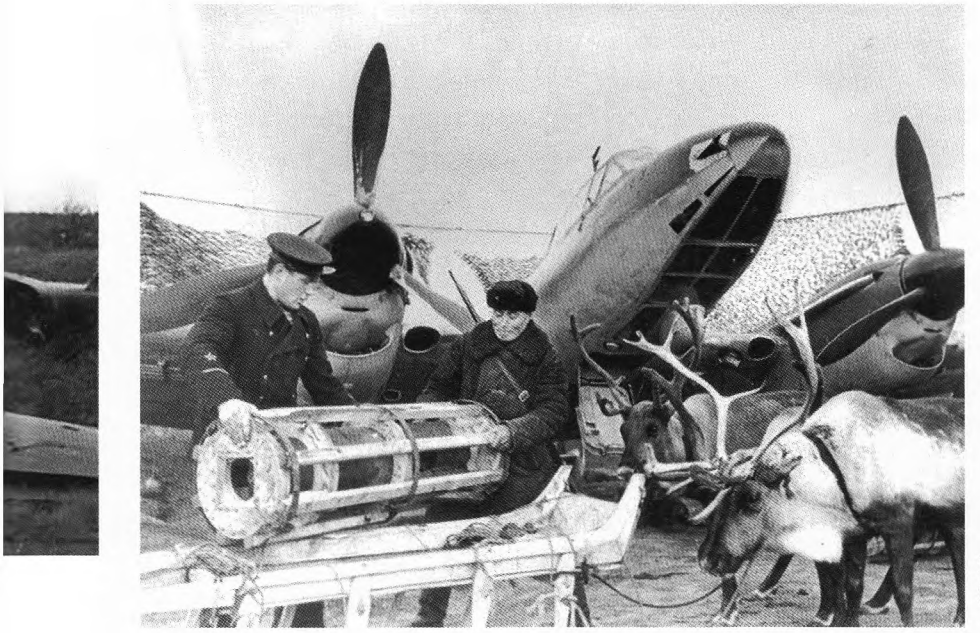
A. Tradicinė, „išpūsta laikraščiuose": birželio 22-ąją virš taikiai snaudžiančių aerodromų atskrenda debesis vokiečių lėktuvų ir sunaikina visus ar beveik visus lėktuvus. Tokio atvejo nebuvo niekur ir niekada.

B. Tradicinė, patobulinta: nenutrūkstama vokiečių aviacijos antskrydžių virtinė išveda iš rikiuotės visus, beveik visus lėktuvus. Keista, tačiau tokie du epizodai buvo iš tikro, vienas nuo kito 15 km atstumu. Būtent pagal tokią schemą **iš 140 pulkų** buvo **prarasti 2 pulkai** – 9 MAD 13 BAP ir 11 MAD 16 BAP. Tiesa, būtinas svarbus patikslinimas, nes „nenutrūkstamą virtinę" sudarė vos 2–3 antskrydžiai, jokio pasipriešinimo nebuvo, vadovybės personalas ir didelė dalis skraidymo personalo13 BAP aerodrome atsirado „beveik per pietus". Nei tikslus, nei orientacinis priešo realiai sunaikintų, o ne paliktų paniškai bėgant lėktuvų skaičius nežinomas.

Sovietų palikti ir vokiečių nutempti į aerodromo pakraštį lėktuvai. 1941 m.

C. Iš pirmo žvilgsnio panašu į tiesą: priešas smogia netikėtą masinį smūgį, po kurio didelė dalis – 30–50% lėktuvų sunaikinama. Taip buvo, tačiau **tik šiuose 5-iuose pulkuose:**

- 10 MAD 74 ŠAP, Malyje Zvody aerodromas, esantis pačiame pasienyje į šiaurės vakarus nuo Bresto. Pirmuoju smūgiu sunaikinta 15–20 lėktuvų, paskui personalas išvyko iš aerodromo, palikęs techniką žemėje
- 10 MAD 33 NAP, Kuplino aerodromas Pružanų rajone. Smūgis buvo ne pirmas, o trečias ir nelabai masiškas, apie 9, o gal 18 „meseršmitų", bet taktiškai teisingai atliktas. Vokiečių naikintuvai atskrido į aerodromą skutamuoju skridimu ir niekam neleido pakilti, sunaikinta 13, sugadinta 14 lėktuvų.
- 64 NAD 62 ŠAP Lisiatyčės aerodromas Stryjaus miesto rajone. Antskrydis įvykdytas anksti ryte, vokiečių bombonešiai iš labai mažo aukščio, jeigu tikėsime divizijos štabo ataskaita, – iš 50 m, numetė smulkių skeveldrinių bombų, negrįžtamai sunaikino 23 lėktuvus.
- 64 NAD 12 NAP, Stanislavo (dabar Ivano Frankivskas) aerodromas. Patikimų smulkmenų sužinoti nepavyko, aerodromą atakavo vokiečių bombonešiai, prarasta apie 32 lėktuvus. Pulko naikintuvai pasipriešino ir numušė keletą priešo lėktuvų.
- 64 NAD 149 NAP, Černovcų aerodromas. Tikėtina, kad tai vienas iš pirmųjų, 4 val. 10 min., ir pačių masiškiausių pirmosios karo dienos antskrydžių, dalyvavo KG-27 eskadrilės dviejų grupių bombonešiai. Sunaikinta 21–25 „migai". Nebuvo net menkiausio pasipriešinimo. Pagal „ypatingojo skyriaus" pranešimą, aerodrome už 30 km nuo pasienio visiškai nebuvo skraidymo personalo.



Sovietų aviacija Šiaurėje. 1941 m.

Septyni išvardyti pulkai iš 140 „į bendrą taupyklę“ „įdėjo“ apie 240 žemėje sunaikintų lėktuvų. Dar 117 apskaitytų 14 lentelėje lėktuvų neišaiškintomis aplinkybėmis dingo 4-iuose 9 MAD naikintuvų pulkuose. Tad du trečdaliai visų mūsų išaiškintų „nuostolių aerodromuose“ tenka vienuolikai pulkų – mažiau nei dešimtadaliui bendro jų skaičiaus! Likęs trečdalis pasiskirstęs labai netolygiai: didelius, 10–15 lėktuvų negrįžtamųjų nuostolių patyrė tik šie 13 pulkų: Šiaurės vakarų fronto KOP – 10 NAP, 15 NAP, 42 NAP ir 9 BAP; Vakarų fronto KOP – 122 NAP ir 123 NAP; Pietvakarių fronto KOP – 17-asis, 46-asis, 89-asis, 23-iasis, 28-asis, 164-asis naikintuvų pulkai, Pietų fronto KOP – 45 BAP.

Birželio 22-ąją du tuzinai aviacijos pulkų po smūgių į aerodromus patyrė nemažų, turinčių įtakos jų kovingumui nuostolių. Dar virš trijų dešimčių aerodromų vokiečiai tik „atsižymėjo“ ten bazuojamiems lėktuvams padarę vienetinių nuostolių. Šiaurės laivyno KOP, Leningrado apygardos KOP, Raudonosios Žvaigždės Baltijos laivyno KOP, keturi tolimojo veikimo aviacijos korpusai, trys Vakarų fronto KOP aviacijos divizijos, Pietvakarių fronto KOP 6 aviacijos divizijos, Juodosios jūros laivyno KOP pirmąją karo dieną aerodromuose neprarado nė vieno lėktuvo.

Ryžtinga begėdystė, kuria realų įvykių vaizdą sovietų „istorikai“ apvertė aukštyn kojom retus atvejus pavertę neišvengiama ir visuotine norma, neturi stebinti. Kokiu būdu galėjo „atsikratyti“ milžiniško sovietų KOP lėktuvų debesies, dingusio vos per vieną dvi savaites? Pirmosiomis liepos dienomis trijų vakarinių apygardų ar frontų KOP divizijos ir pulkai buvo išvesti į užnugarį performuoti. Tuo metu lėktuvų nuostoliai siekė ne mažiau kaip 80–85% pradinio skaičiaus, bet ir likę sąrašuose 15–20% buvo daugiausia sugedę. Be to, dauguma Pietvakarių fronto KOP aviacijos pulkų išvesti toli nuo

kovos veiksmų zonos ir juos fronto aviacijoje galime laikyti tik nominaliai esančiais. Tūkstančiai kovos lėktuvų buvo prarasti ir tai reikėjo kaip nors paaiškinti.

Šiuo atveju priešas atsisakė padėti. Liuftvafės naikintuvų ir zenitinės artilerijos paraiškos buvo pernelyg mažos. Pagal 1941 m. birželio 22-osios Vokietijos aukščiausiosios vadovybės oficialų pranešimą ore buvo numušti 322 sovietų lėktuvai. Iš jų į 254 pergales pretendavo naikintojai, o į likusiuosius numuštus lėktuvus, ko gera, galėjo pretenduoti zenitininkai ir liuftvafės bombonešių šauliai. Kaip matysite toliau, tą dieną vokiečiai labai kukliai, vos pusantro karto padidino pergalių ore skaičių. Tikrą „stebuklą" sukėlė sovietų istorikai, pranešę apie 400 savo, t.y. daugiau nei mini pats priešas!, ore numuštų lėktuvų skaičių. Pasaulis tokio atvejo negirdėjo...

Sudėję kiekvieno aviacijos pulko faktinius lėktuvų nuostolius ore bei įtraukdami į šį sąrašą visus priverstinai nutūpusius ne aerodromuose lėktuvus, matome štai tokius birželio 22-osios kovinius nuostolius:

15 lentelė

	Naikintuvai	Bombonešiai	Iš viso
Šiaurės vakarų fronto KOP	11–13	37	**48–50**
Vakarų fronto KOP +3 TBAK	35–38	72–82	**107–120**
Pietvakarių fronto KOP	25–34	0	**25–34**
Pietų fronto KOP	3	0	**3**
Iš viso:	**74–88**	**109–119**	**183–207**

Palyginti maži Pietvakarių fronto KOP lėktuvų ore nuostoliai, nors ir labai gaila, parodo ne nuostabias pergales, o graudų pasyvumą pirmąją karo dieną pačioje didžiausioje sovietų aviacijos grupuotėje. Birželio 22-ąją, turėdama penkis šimtus tvarkingų bombonešių, fronto aviacija atliko tik 34 kovinius išskridimus, o iš tūkstančio naikintuvų nė vienas neperkirto fronto linijos bandydamas atakuoti vokiečių aerodromus. Priešas, vienintelė Ukrainos padangėje JG-3 naikintuvų eskadrilė, turėdama mažiau nei šimtą tvarkingų lėktuvų, tą dieną pranešė numušusi 25 sovietų naikintuvus, o pati praradusi 3 naikintuvus, beje, du iš jų buvo laikomi numuštais zenitinės artilerijos ugnies. [367]

Visuose frontuose nuostoliai ore sudarė vos ketvirtadalį visų birželio 22-osios bendrųjų nuostolių. Vėliau tapo dar blogiau ir pagal 10–15 pirmųjų dienų suvestinę lėktuvų nuostolių dalis Šiaurės vakarų, Vakarų ir Pietvakarių fronto KOP ore sumažėjo iki 8–15% bendro negrįžtamųjų nuostolių skaičiaus. Kur dingo visi kiti?

Ankstesniuose skyriuose labai atkakliai mėginome rasti dokumentuotą atsakymą į šį klausimą, deja, visos pastangos nuėjo veltui. Dešimtys, šimtai, tūkstančiai lėktuvų dingsta iš ataskaitų ir suvestinių tyliai, „angliškai" neatsisveikindami ir nepalikdami rašytinių liudijimų. Norėdamas padėti nors kiek pasiteisinti, turiu atkreipti skaitytojo

Vokiečių eskadrilės JG-53 lakūnai prie Bf-109. Rytų frontas. 1941 m.

dėmesį į tai, kad Raudonosios armijos KOP vyriausiasis štabas taip pat nieko negalėjo suprasti, todėl, nesugalvojęs nieko geriau, į oficialią ataskaitą įtraukė neįtikimą, „laukinį", štabo dokumente absoliučiai nepriimtiną terminą „neapskaitytas nuostolis".*

Per pirmąsias 50 karo dienų, iki 1941 m. rugpjūčio 1-osios, Raudonosios armijos KOP į „neapskaitytus nuostolius" iš viso įtraukė 5240 lėktuvų.

Per 1941 metų rugpjūtį ir rugsėjį „neapskaityti nuostoliai" ataskaitoje dar padidėja 4824 lėktuvais.

Iš viso 1941 metų gruodžio 31-ąją eilutėje „neapskaityti nuostoliai" nurašyti 11 005 lėktuvai, iš jų 3871 naikintuvas, 2912 bombonešių, 1371 atakos lėktuvas, 2851 „kitų". 372

Vienuolika tūkstančių lėktuvų, iš jų aštuoni tūkstančiai, šioje knygoje pateikiama žodžio reikšme „kovinių", dingo be pėdsakų.

Sapienti sat. „Protingam užteks", kaip sakyta senovės Romoje.

* Raudonosios armijos KOP štabo operatyvinio skyriaus viršininko generolo leitenanto Žuravliovo 1943 m. spalio 6-ąją pasirašyta pažyma „Duomenys dėl lėktuvų nuostolių per dvejus karo metus".

4.2. „DĖL PRIEMONIŲ KOVOJANT SU SLAPTU DEZERTYRAVIMU...“

Grįždami į pradinį skyriaus tašką, aptardami ir koreguodami sovietų aviacijos veiklos išvadas ir vertinimus, kuriuos pateikėme „Taikiai snaudžiančiuose aerodromuose“, būtinai turime atkreipti ypatingą dėmesį į 14-ąjį punktą. Tiesą sakant, būtent jis daugiausia kėlė skaitytojų pasipiktinimą. *„Tuose fronto ruožuose (Baltarusija, Pabaltijys), kur antžeminė priešo kariuomenė smogė pagrindinį smūgį, prasidėjo paniškas „persibazavimas“ į užnugarį, faktiškai tapęs masiniu dezertyravimu“.*

Šią formuluotę reikia rimtai taisyti. Pirma, pirminių dokumentų nagrinėjimas parodė, kad paniškas „persibazavimas“ vyko tik Ukrainoje, Pietvakarių fronto juostoje, be to, tuose ruožuose, kur vokiečių pėstininkų puolimo tempas buvo palyginti lėtas. Antras ir daug svarbesnis patikslinimas, tai, kad paniškas pirmųjų karo dienų „persibazavimas“ buvo tik vienas iš daugelio masinio UŽSLĖPTO dezertyravimo atvejų.

Savaime suprantama, užslėpto. Tokia aviacijos specifika. Atviras dezertyravimas, kai dezertyruoja pėstininkai, kai mobilizuotas kolūkio bernas, išgirdęs komandą „Pirmyn! Atakon!“, bėga ne priekin, o atgal. Dėl šio berno viskas aišku, ir užtvaros būrys turi aiškias instrukcijas, ką privalo daryti. Negalima sakyti, kad aviacijos daliniuose visai to nebuvo. Buvo! Kaip ir visur!

Pavyzdžiui, imame pranešimą „Vakarų fronto KOP antžeminių dalinių personalo nuostoliai nuo 1941 m. birželio 22-osios iki gruodžio 1-osios“. Žuvo 141 žmogus, sužeista – 130, dingo be žinios – 2457. Antžeminėse fronto karinėse oro pajėgose dar 568 žmonės, kaip rašoma dokumento tekste, dingo „dėl kitų priežasčių“. [373]

Raudonosios armijos užtveriamojo būrio kulkosvaidžio tarnyba. 1941 m.

Yra dar daug dokumentų, tačiau prieš grįždamas prie rimtų argumentų ir faktų, kviečiu keletą minučių skirti „alternatyviajai istorijai“. Labai įdomu, kas būtų atsitikę kariuomenei, jeigu pametusį šautuvą kareivį būtų tiesiog išsiuntę? Ne perdavę tribunolui, o išsiuntę į giliausią užnugarį „performuoti“ ar „mokyti iš naujo“. Juk taip dažniausiai atsitikdavo lakūnams ir ištisiems jų pulkams, vos per porą dienų praradusiems savo „techniką“. Kiek tada būtų buvę prarasta šautuvų? Ir kokiame „alternatyviosios tikrovės“ dienovidyje 1941 metais būtų atsidūrusi fronto linija?

Padrikai traukiantis palikta sovietinė technika. 1941 m.

Aviacija, kaip ir kiekviena techniškai sudėtinga kariuomenės rūšis, sukuria daugybę slapto, beveik neįrodomo dezertyravimo galimybių. Egzistuoja daugybė priežasčių ir pretekstų lėktuvui nepakilti į orą. Nėra kuro, nėra starterio, nėra kompresoriaus, nėra benzinvežio, nėra ryšio su aukštesniuoju štabu. Skraidyti netinkamas oras, lietaus paplautas gruntinis pakilimo ir tūpimo takas, betoninis pakilimo ir tūpimo takas užneštas sniegu, o pati universaliausia priežastis – lėktuvas laikinai netvarkingas.

Atidus skaitytojas tikriausiai prisimena, kad anksčiau smulkiai išnagrinėjome „avarinio sunaikinimo" fenomeną, tada, kai, prasidėjus kovos veiksmams, tvarkingų lėktuvų skaičius aerodromuose labai staigiai sumažėjo net ten, kur nebuvo nė vieno priešo aviacijos antskrydžio.

Tiesą sakant, pirmuoju ir didžiausiu „slapto dezertyravimo" įrodymu reikia pripažinti tą faktą, kad, išskyrus TBA ir laivyno KOP, fronto aviacijos grupuotė, kurioje karo pradžioje buvo 6,5 tūkst. kovos lėktuvų, per birželio 9 dienas atliko tik 15 tūkst. išskridimų*. Beje, tai vyko šiltu, be lietaus birželio oru, kai šviesusis paros metas truko net 16–18 valandų. Palygindami pažymėsime, kad, praėjus dviem mėnesiams, Vakarų fronto KOP, iš kurių iki to laiko liko tik „nagai ir ragai" – 77 naikintuvai, 12 atakos lėktuvų ir 89 bombonešiai, iš jų 39 pasenę TB-3, nuo rugpjūčio 16-osios iki rugsėjo 26-osios atliko 7266 lėktuvų išskridimus. [380]

* Pagal frontus: Šiaurės vakarų fronto KOP – 4,1 tūkst., Vakarų fronto KOP – 3,2 tūkst., Pietvakarių fronto KOP – 5,4 tūkst., Pietų fronto KOP – 2,3 tūkst., apie Šiaurės vakarų ir Pietvakarių fronto KOP skaičiai gauti perskaičiavus kitus laiko intervalus.

O juk pasitaiko ir kitų, pačių keisčiausių „slapto dezertyravimo" formų. Pavyzdžiui, vienas iš seniausių ir daugiausia patyrusių Raudonosios armijos KOP 15-asis naikintuvų aviacijos pulkas birželio 22-ąją atliko 202 kovinius išskridimus, būtent toks jų skaičius nurodytas pulko štabo raporte. 202 išskridimai viename pulke, tai absoliutus pirmosios karo dienos rekordas. Šiame pulke buvo kam skraidyti – 56 lakūnai, 84 lėktuvai, ir vis tiek atliktų išskridimų skaičius stulbinantis. Tik štai kur jie skrido?

15 NAP – tai Šiaurės vakarų fronto karinės oro pajėgos. Tai tas pats pulkas, kurio bombonešiai nuo pat ryto iki vakaro atakavo motorizuotąsias vokiečių kariuomenės kolonas, o jį negailestingai naikino liuftvafė. Nors fronto KOP vadas savo įsakyme 15 NAP nurodė dengti bombonešius, pulkas neatliko nė vieno tokio išskridimo. 15 NAP taip pat nė karto neskrido šturmuoti kimšte prikimštų „Suvalkų kyšulyje" vokiečių lėktuvų aerodromų.

Gal jis dengė savąją sausumos kariuomenę? Pulkas bazavosi Kauno ir Pociūnų aerodromuose, o vos už 60 km, 7–8 minutės skristi, į pietus nuo Kauno yra Alytus. Šalia jo birželio 22-ąją įvyko tankų mūšis, kaip tvirtina kai kurie draugai, „pirmasis šio karo tankų mūšis". Paskutiniais metais ši istorija tapo specialistų tyrimo objektu, daugelis mūšio detalių išsiaiškinta. Deja, pėdsakų, kad sovietų naikintuvai dengė 5-ąją tankų diviziją, kol kas nerasta, o štai į 5-osios tankų divizijos pozicijas vokiečių lėktuvų numestų bombų pėdsakų buvo galima matyti dar labai ilgai.

Mes juk nebandysim tvirtinti, kad visi šie „202 skrydžiai" ataskaitoje atsirado iš „lubų"? Lieka paskutinis iš realių spėjimų – visą dieną 15 NAP gynė savo aerodromus. Suprantama, tai reikėjo daryti, tačiau juk ne tam sukurta naikintuvų aviacija, o, beje, kur rezultatas? 202 skrydžiai, tai pastovus dešimčių naikintuvų patruliavimas virš aerodromo. Atrodytų, kad tokiomis sąlygomis net šikšnosparnis negalėtų prasmukti į Kauną, tačiau jau septintą valandą vakaro pulkas skubiai persibazuoja į Gruzdžių aerodromą, t.y. už 130 km esantį užnugarį, o tuo pačiu „sunaikintus aerodromuose ir sudegintus evakuacijos metu..." iš tikro palieka 42 naikintuvus Kauno ir Pociūnų aerodromuose.

Išskirtinis, netipinis, vienetinis atvejis? Galbūt. Todėl pereisime prie didesnio masto pavyzdžio. 43 NAD viena iš geriausiųjų. Po pirmųjų karo dienų sutriuškinimo praktiškai vienintelis kovingas naikintuvų aviacijos junginys Vakarų fronte ir jo vadas generolas majoras Zacharovas, trijų karų veteranas, būsimasis Sovietų Sąjungos didvyris, tikrai ne pats blogiausias... Daugybę kartų minėtame raporte „Dėl 43-iosios aviacijos divizijos kovinės veiklos per 6 karo mėnesius" trečiame puslapyje skaitome: *„Vykdydama kovinius uždavinius 43-ioji aviacijos divizija atliko 4726 lėktuvų išskridimus"*. Iš pagarbos gerbiamiesiems žmonėms nurodyto raporte numuštų priešo lėktuvų skaičiaus nesakysime ir iš karto eisime prie savųjų nuostolių: *„Per tą patį laikotarpį* (t.y. nuo birželio 22-osios iki rugpjūčio 10-osios – M. S.) *43-ioji aviacijos divizija oro mūšiuose bei apšaudžius zenitinei artilerijai prarado 33 lėktuvus"*. [374]

Padaliję vieną iš kito gauname absoliučiai stulbinantį skaičių – 143 išskridimus vienam numuštam lėktuvui! Jeigu pažiūrėsime atidžiau, t.y. perskaičiuosime nuostolių su-

vestines pagal divizijos pulkus tam pačiam laikotarpiui, tai paaiškėja, kad nuostoliai buvo šiek didesni: oro mūšiuose numušti 38 lėktuvai ir vienas numuštas zenitininkų. [375] Jeigu prie šio kovinių nuostolių sąrašo pridėsime dar 36 lėktuvus, negrįžusius iš kovinės užduoties, beje, tai jau šiurkšti klastotė, ne visada „negrįžęs" buvo numuštas mūšyje, tačiau ir tokiu atveju pereiname prie nuostabaus kovinio gyvybingumo rodiklio – vienam numuštam lėktuvui tenka 63 išskridimai.

Nuostabu? Nelabai. Džiaugtis trukdo ilgi sovietų lėktuvų sąrašai kasdienėse liuftvafės naikintuvų eskadrilių suvestinėse ir labai trumpi, retai, ne kiekvieną dieną sudaryti numuštų vokiečių lėktuvų sąrašai. [367] Šie dokumentai tylomis, tačiau tvirtai liudija, kad 1941 metų vasarą atlikti 60 skrydžių ir išlikti vidutiniškai vienas statistinis „išakas" arba „čaika" galėjo tik vienu atveju, jeigu nesusitiko su priešu. Daug sunkiau išsiaiškinti neišvengiamai kilusį klausimą: o kodėl tokių susitikimų nebuvo?

1941-ųjų liepa–rugpjūtis, žemėje verda įnirtingas Smolensko mūšis, vanduo Dnepre prie liūdnai pagarsėjusios Solovjevo perkėlos, kaip pasakoja nedaugelis išlikusiųjų, buvo raudonas nuo kraujo... Vokiečių bombonešiai žinojo, kur yra ši bei dešimtys kitų panašių tiltų ir perkėlų, o sovietų naikintuvai nežinojo? O gal jie keturis tūkstančius valandų praleido dengdami mūsų bombonešius? Nieko panašaus. Birželio 27-ąją 3-iojo TBAK vadas raportuoja fronto KOP vadui: *Nors Jūs nurodėte uždavinį, per visą aviacijos korpuso veiklos laiką naikintuvai dengė tik keturis kartus, be to, ši priedanga nebuvo pakankamai gerai organizuota...*" [377]

Sovietų technikos ir žmonių sankaupa prie liūdnai pagarsėjusios Solovjevo perkėlos.

Buvęs liuftvafės generolas, karo pradžioje vadovavęs zenitinei artilerijai V. Švabedisenas, pagal vadovybės ataskaitas ir lakūnų atsiminimus parašė knygą, analizuojančią sovietų aviacijos veiksmus 1941–1945 metais. [381]

Vokiečių lakūnai aptaria veiksmus oro mūšyje.

Cituodamas daugybę subjektyvių nuomonių ir vertinimų rašė: „*Sovietų lakūnai bandydami atakuoti pradėdavo šaudyti iš 500 metrų atstumo ir, vos bombonešiams atidengus atsakomąją ugnį, stengėsi jos išvengti smigdami... Aš pats, skrisdamas per jų rikiuotę, keletą kartų vos nesusidūriau*

su rusų naikintuvais, bet jie nešaudydavo... Iki 1941 metų rudens nesusidūrėme su sovietų naikintuvais arba jie tiesiog neatakavo mūsų". Ir generolas formuluoja savo išvadą:

„*Visi vokiečių bombonešių padalinių vadų pranešimai liudija, kad 1941 m. sovietų naikintuvai nekėlė jokios grėsmės vokiečių naikintuvams ir dažnai vengdavo mūšio su jais*". Švabedisenas cituoja ir naikintuvų JG-54 eskadrilės vadovybės ataskaitą, kurioje tvirtinama: „*Tarp naikintuvų kovos buvo retenybė... Rusų pilotai stengėsi išvengti mūšio ir nedelsiant pasitraukti... Pirmas numuštas jų lėktuvas iškart sukeldavo sąmyšį...*"

Ir nereikia manyti, kad naikintuvai kuo nors geresni už kitus, bombonešių aviacijoje galimybių „slapta dezertyruoti" dar daugiau, net gerokai daugiau!

Naikintuvų veiksmai ar neveikimas paprastai visada buvo matoma nuo žemės, o bombonešiai nuskrido toli už horizonto ir pasislėpė ūkanose... Ką jie ten už horizonto veikė, juk niekas nepatikrins! „Taikinys nerastas", „taikinį dengė debesys", „dėl pablogėjusių oro sąlygų grįžome į aerodromą, bombos numestos „nesprogdinant", „grįžau į aerodromą nustojus veikti kairiajam (dešiniajam) varikliui..." Ką galima čia patikrinti ir įrodyti? O bombas perkėloje numesti iš 5 km aukščio – kas tai? Kovinis išskridimas ar slaptas dezertyravimas? Kaip suprasti visuose pulkuose, iš jų ir ginkluotuose pikiruojamaisiais Ar-2 ir Pe-2, brūkšnį eilutėje „Bombos numestos smingant"... 376

Vokiečių karys pozuoja prie priverstinai nusileidusio sovietų lėktuvo Il-2.

Šiuo vardijimu galimybių sąrašas nesibaigia, yra dar daugybė būdų, leidžiančių kovinį išskridimą padaryti lėktuvui paskutiniu, tačiau ne paskutiniu ekipažui. „Praradus orientyrus, teko nusileisti priverstinai ant fiuzeliažo", „nusileidau priverstinai pasibaigus degalams", „lėktuvas pašautas, priverstinai nusileidau rajone..." Net puolant, kai fronto linija pajuda priekin, o ne atgal, lėktuvas, nusileidęs priverstinai ant fiuzeliažo, greičiausiai bus prarastas. 1941 metų vasarą, kai frontas ritosi į rytus, apie nutūpusį „ant pilvo" lėktuvą reikėjo iš karto užmiršti. Ir užmiršdavo, ir nurašydavo, apie tai buvo dešimtis kartų paminėta anksčiau, kaip apie kovinius nuostolius.

Skaitytojui, skaitančiam šias eilutes, kylantis kilnus įniršis suprantamas – aš juk pats gimiau SSRS. Aš taip pat „žinau", kad sakalai tarsi vienas žmogus veržėsi į frontą... Todėl sulig šiuo daugtaškiu baigiu savo „nepamatuotas" kalbas ir pereinu prie tikrų, su minimaliais komentarais dokumentų citavimo. Pasirodo, tai, ko nenori matyti šiandieniniai „Stalino imperijos patriotai", pats draugas Stalinas ir jo generolai matė dar 1941 metais:

„Vakarų ruožo karinėms oro pajėgoms: „Įsakymas Nr. 04“ 1941 m. liepos 20 d. Viazma
Turinys: „Dėl lėktuvų evakuacijos“

Per praėjusį kovinių veiksmų laikotarpį pasitaikė daugybė nusikalstamo požiūrio į sugedusią techniką atvejų.

1. *Neevakuoti liko lėktuvai Bobruisko aerodrome.*
2. *Po evakuacijos patikrinus Oršos ir Mogiliovo aerodromus, rasta dirbtuvių turto ir paliktas lėktuvų remonto fondas. Abiem atvejais tolesnė evakuacija vyko be jokių problemų.*
3. *Smolensko aerodrome lėktuvas Pe-2 liko vien todėl, kad nebuvo ratų. 16 BAP vadovybė, nepaisydama dviejų prašymų išsiųsti sugedusių pulko lėktuvų ratus, [ratų] neišsiuntė.*
   Šatalovo aerodrome sunaikinti 6 Su-2 lėktuvai. 13 BAD vadui buvo įsakyta juos perskraidinti, tačiau tam priemonių laiku nebuvo imtasi.
4. *Daugelyje aerodromų rasta nežinia kieno paliktų visiškai tvarkingų lėktuvų.*
   Persibazavęs 3-iasis aviacijos korpusas paliko: Smolensko aerodrome visiškai tvarkingus 6 SB bei 7 sugedusius SB, visi perduoti 313 ŽAP.
   Šatalovo aerodrome nežinia kas paliko sugedusius 3 SB ir 3 MiG.
   Borovsko aerodrome palikti MiG-3, DB-3.
   1941-07-08 į Proncevo aerodromą atskrido 2 I-153, lakūnai išėjo nežinia kur.
   Paskutinis atvejis – Viazmos aerodrome paliktas lėktuvas I-16, uodegos numeris 1, baltas ir UTI-4, visiškai tvarkingi.
5. *Prieš išvykdamas į frontą iš nuolatinės bazavimosi vietos Seščios aerodrome 140 BAP paliko keturis lėktuvus, kurie galėjo būti nesunkiai suremontuoti lauko sąlygomis.*

Šie nusikalstamo aplaidumo faktai turėtų būti vertinami tik kaip Tėvynės išdavystė.

ĮSAKAU:

1. *16 BAP vadui kapitonui Pavlovui, nesiėmusiam priemonių pristatyti lėktuvams Pe-2 [važiuoklės] ratų, reiškiu griežtą papeikimą.*
2. *13 BAD vado generolo majoro Polynino, laiku neįvykdžiusio įsakymo, bylą perduoti kariniam prokurorui.*
3. *140 BAP vadui pulkininkui Obrazcovui už Seščios rajone paliktus lėktuvus, kuriems reikėjo tik lauko remonto, reiškiu griežtą papeikimą. Iki 1941-07-25 lėktuvus sutaisyti ir įtraukti į pulką.*
4. *Ištirti Viazmos aerodrome paliktų lėktuvų I-16 Nr. 7 balt. ir UTI-4 atvejus bei perduoti karo tribunolo teismui. Tyrimą atliks 3-iojo rango karo inžinierius Sviridovas.*
5. *Ateityje įvesti aerodrome tvarką, kuri neleistų atskridus palikti neatpažinto lėktuvo. Kiekvienas atskrendantis lėktuvas turi būti registruojamas. Radęs neatpažintą lėktuvą, aviacijos įgulos viršininką perduosiu revoliucinio tribunolo teismui...*

Vakarų ruožo KOP vadas pulkininkas Naumenka“ [378]

Savaime suprantama, atidus skaitytojas jau pastebėjo ir atkreipė dėmesį į vadų pavardes ir svarbiausia įvertino „netvarkos faktų" mastą. Žaibai ir griausmai lekia iš įsakymo puslapių dėl dviejų prarastų „išakų", iš jų vieno mokomojo, poros ratų vienai „peškai" ir panašiai. Bet juk šie birželio 22–23-iosios įvykiai netvarkos virtinėje mikroskopiniai. Tačiau kalendoriuje jau ne birželis, o liepa ir naujas, trečiasis per vieną mėnesį, Šiaurės Vakarų fronto KOP vadas nesirengia toliau toleruoti nusikalstamos tinginystės ir ją laikyti „nenugalimos jėgos įtaka". Ir kaip visada karinės biurokratinės sistemos sąlygomis atsitinka, po „kirviu" pirmiausia patenka geriausieji, blogieji jau seniai persibazavo į Kalininą ir Gorkį „performuoti ir mokytis iš naujo". Ir būsimajam maršalui 3-iojo TBAK vadui pulkininkui Skripkai nedaug trūko, kad būtų patekęs į tribunolą, ir jam teko rašyti paaiškinamąjį raštą: *„3-iajame aviacijos korpuse niekada nebuvo nė vieno lėktuvo SB, taip pat MiG-3... Lėktuvų Su-2 ekipažai išvyko savavališkai, apie šią netvarką aš Jums pranešiau laiku..."* [379]

„Vakarų ruožo KOP 1941-07-28 „Įsakymas Nr. 001" (?)

„Dėl vienu metu atlikto visų lėktuvų tipų surašymo Vakarų ruožo KOP daliniuose"

Vykdant 1941-07-26 Vyriausiosios vadovybės įsakymą bei Generalinio štabo viršininko šifruotas telegramas,

1. *1941-07-31 3.00 vienu metu atlikti visų kovinių, transporto, ryšių, mokomųjų ir sanitarinių lėktuvų surašymą visuose Vakarų ruožo daliniuose.*
2. *Surašymo metu suskaičiuoti visus lėktuvus dalinių dislokacijos teritorijose, iš jų priverstinai nusileidusius, remontuojamus ir esančius aviacijos dirbtuvėse.*

Vakarų ruožo KOP vadas pulkininkas Naumenka". [382]

Vokiečių kariai prie aerodrome palikto sovietų naikintuvo I-153. 1941 m.

Palikti lėktuvai sovietų aerodrome. 1941 m.

„Raudonosios armijos KOP 1941 m. rugpjūčio 15-osios „Įsakymas Nr. 006", Maskva

1941-08-01 atlikus Raudonosios armijos lėktuvų surašymą, nustatyta daug papiktinančių netvarkos atvejų tiek lėktuvų apskaitoje, tiek pateikiant raportus apie kovinį personalą.

Šiaurės frontas pateikė duomenis tik apie kovinius lėktuvus ir sumažino jų skaičių, lyginant su atliktu surašymu, 132 tvarkingais ir 96 sugedusiais lėktuvais.

Šiaurės Vakarų fronte sumažino 49 tvarkingais ir 66 sugedusiais, iš jų yra nepatenkantys į fronto KOP 75 lėktuvai iš įvairių dalinių.

Vakarų fronte – 86 tvarkingi ir 82 sugedę, iš jų 15 lėktuvų, nenustatytų kam priklauso.

Pietvakarių fronte sumažino 85 tvarkingais ir 11 sugedusių lėktuvų (štai taip gaunasme „užmirštus ir paliktus" 352 tvarkingus ir 255 sugedusius lėktuvus, o tuo metu jie sudarė beveik viso fronto KOP lėktuvų skaičių – M. S.).

Pasitaiko, kad daliniai ir atskiri ekipažai palieka tvarkingus ir sugedusius lėktuvus neperdavę jų kitiems liekantiems fronte daliniams, todėl šie lėktuvai paliekami be priežiūros...

Raudonosios armijos KOP vadas generolas leitenantas Žigariovas" [383]

„Vakarų fronto KOP vado įsakymas, be numerio (ne vėliau kaip rugpjūčio 10-osios – M. S.), *Viazma*

Turinys: „Dėl Vakarų fronto KOP didelio avaringumo"

... Didelę dalį technikos iš rikiuotės išveda personalas. Drausmės stoka, blogas skraidymų veiklos organizavimas ir šiurkščiausi elementarių taisyklių ir Statuto pažeidimai vykdant skraidymus yra pagrindinės įvykių priežastys. Ypač šiuo atžvilgiu išsiskiria 314-asis žvalgybos aviacijos pulkas, kuriame pašlijusi karinė drausmė, panika bei blogas kovinės veiklos organizavimas atvedė prie masinio brangios technikos sunaikinimo...

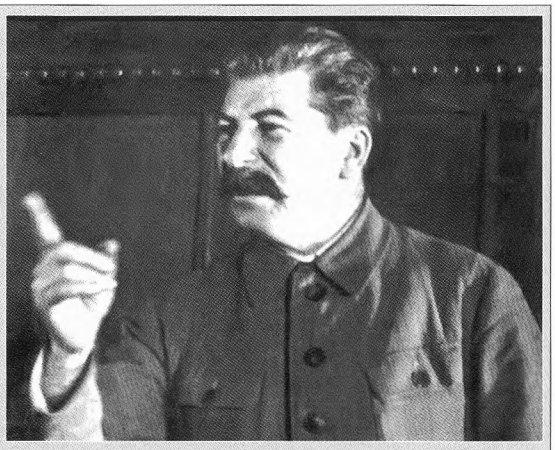
Su įsakymu skraidymo personalą supažindinti pasirašant.

Vakarų fronto KOP vadas pulkininkas Naumenka" [384]

„SSRS Liaudies komisarų tarybos „Įsakymas Nr. 0299“,

1941 m. rugpjūčio 19 d., Maskva

„Dėl skraidymo personalo apdovanojimo ir dėl kovos su slaptu kai kurių lakūnų dezertyravimu priemonių“.



J. Stalinas.

Garsusis Stalino įsakymas, kuriame keliuose puslapiuose pateiktas detalus lakūnų, šturmanų, šaulių ir vadų piniginio atlygio kainoraštis, taip pat apdovanojimo ordinais tvarka. Atskirai – tolimojo veikimo bombonešių aviacijai, atskirai – artimojo veikimo bombonešiams, atakos lėktuvams, žvalgams ir naikintuvams...

Jau pati „kainoraščio“ sudarymo idėja labai aiškiai charakterizuoja Šeimininką, tačiau šiuo atveju mus domina ketvirtasis įsakymo punktas:

4. Dėl atskirų lakūnų dezertyravimo bei kovos su jais.

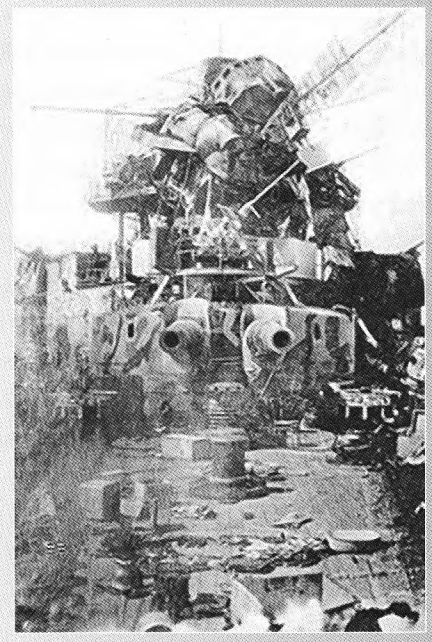
Aviacijos divizijų vadams ir komisarams visais atvejais kruopščiai ištirti, kai lėktuvas nutūpė priverstinai su įtraukta važiuokle bei kitais atvejais, kai skraidymo įvykių metu technika buvo išvesta iš rikiuotės. Kaltininkus, kurie priverstinai nusileido su įtraukta važiuokle arba atliko kitus neleistinus veiksmus ir išvedė techniką iš rikiuotės be pateisinamos priežasties, laikyti dezertyrais ir perduoti karo tribunolui.

Įsakymas įsigalioja nuo šių metų rugpjūčio 20-osios, perduoti į KOP dalinius telegrafu ir perskaityti visam personalui.

SSRS Gynybos liaudies komisaras J. Stalinas“ 385

1942 m. birželį J. Stalinas pakoregavo įsakymą Nr. 0489. Už numuštą priešo naikintuvą buvo mokama 1000 rub., už transporto lėktuvą – 1500 rub., už numuštą bombonešį – 2000 rub. Lakūnui naikintojui už 10 sunaikintų naikintuvų arba 5 bombonešius buvo suteikiamas SSRS Didvyrio vardas ir papildomai išmokama 5000 rublių. Atakos lėktuvų lakūnams įsakyme Nr. 0490 buvo numatyta: už kiekvienus keturis skrydžius su pilna bombų įkrova – 1000 rublių.

Kovinio uždavinio rūšis ir kiekis, diena/naktis	Užmokestis (rubliais), apdovanojimas
Oro mūšis, bombonešio pridengimas:	
Vienas numuštas priešo lėktuvas	1000
Trys numušti priešo lėktuvai	3000 ir ordinas (medalis)
Trys sekantys priešo lėktuvai	3000 ir antrasis ordinas (medalis)
Dešimt numuštų priešo lėktuvų	5000 ir SSDV *
Antžeminės kariuomenės ataka:	
5 koviniai skrydžiai	1500
15 kovinių skrydžių	2000 ir ordinas (medalis)
25 koviniai skrydžiai	3000 ir antras ordinas (medalis)
40 kovinių skrydžių	5000 ir SSDV *
Aerodromo ataka:	
5 koviniai skrydžiai	1500
10/5 koviniai skrydžiai	2000 ir ordinas (medalis)
20/10 kovinių skrydžių	3000 ir antras ordinas (medalis)
35/20 kovinių skrydžių	5000 ir SSDV *
* SSDV – Sovietų Sąjungos Didvyrio vardas	



Torpeduotas vokiečių laivas „Šlezien“ (*Schlesien - Silezija*-vert.)

Sovietų Sąjungos didvyrio vardą ir patį didžiausią užmokestį už sunaikintą priešo laivą – 10 000 rublių gavęs lakūnas M. Borisovas

Sovietų 1938 m. 5 rublių banknotas.

Lentelė. Raudonosios armijos antžeminės kariuomenės karių užmokestis su lauko priedu.

Raudonosios armijos antžeminės kariuomenės karių užmokestis fronte (su „lauko“ priedu)

Šaulys (eilinis) 17 rublių	Būrio vadas (leitenantas) 800 rub.	Bataliono vadas (majoras) 1100 rub.	Korpuso vadas (Generolas majoras) 2500 rub.

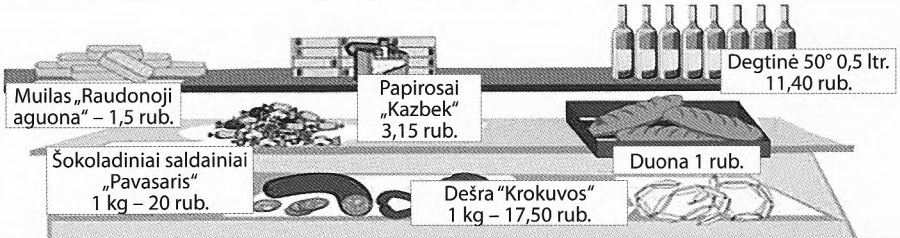
Premijos už sunaikintą priešo techniką

Tankas 500 – 1000 rub.

Lėktuvas 1000 rub.

Minininkas – 10 000 rub.

Prekių kainos „Vojentorgo“ sistemoje



Raudonosios armijos kariai šaudo į atakuojančius priešo lėktuvus...

1941 m. rugpjūčio 29-ąją grupė liuftvafės lėktuvų įvykdė antskrydį Šiaurės vakarų fronto ruože, netoli nuo Demjansko, Glebovščiznos aerodromo, kurio metu žemėje buvo sunaikinti 2 ir dar 4 sugadinti naikintuvai. Lyginant su birželio 22-osios mastais, toks įvykis net nevertas paminėti, tačiau 1941 metų vasaros pabaigoje vertinimai pradėjo radikaliai keistis. Atsirado tvirtas supratimas, kad aerodromas – tai ne mažytė vaikų žaidimo aikštelė, o karinio dalinio dislokacijos vieta ir karinis dalinys privalo į ugnį atsakyti ugnimi:

„1941 m. rugsėjo 1-osios Šiaurės vakarų fronto KOP „Įsakymas Nr. 016“

1941-08-29 dvi priešo lėktuvų Me-110 grupės dieną įvykdė antskrydį prieš Glebovščiznos ir Belyj Boro aerodromus, rezultatas: Glebovščiznos aerodrome sudeginti du lėktuvai LaGG-3 ir keturi LaGG3 sugadinti; Belyj Boro aerodrome sudeginti du lėktuvai MiG-3. Priešas šių antskrydžių metu prarado tik keturis lėktuvus („tik keturis“, turėjo prarasti daugiau! – M. S.).

Šis ***nenubaustas*** (paryškinta mano – M. S.) ***antskrydis*** *ir mūsų nuostoliai tik dėl blogos tvarkos aerodromuose. Aukščiausioji fronto taryba reikalauja įvesti tvarką.*

Išankstinio perspėjimo ir ryšių tarnybos bei tiesioginio stebėjimo aerodromuose nebuvo. Dėl antskrydžio laiku perspėta nebuvo. Ugnies gynybos aerodromuose nėra. Nepaskirta šaulių komanda su šautuvais ir rankiniais kulkosvaidžiais, į priešo lėktuvus, skrendančius mažame aukštyje, niekas organizuotai nešaudė. Parengti naikintuvai kilo pernelyg lėtai (tai, kad tokie privalo būti, net nesvarstoma – M. S.) *ir neorganizuotai. 21 NAP lakūnas leitenantas S., sėdėdamas lėktuve starto pozicijoje ir iššovus „raudoną raketą“, turėdamas visas galimybes pakilti, nepakilo, buvo atakuotas priešo lėktuvo, žuvo pats ir sunaikintas lėktuvas. Pakilę nuo žemės lėktuvai per radiją nebuvo valdomi, į reikiamus rajonus nesutelkti ir veikė tik „pagal tai ką patys matė“, be to, kiekvienas atskirai, tad organizuotas mūšis neįvyko...*

Įsakau:

1. *Armijos KOP ir aviacijos divizijos vadams sudaryti asmeninę sistemą ir nustatyti savo dalinių aerodromuose parengties bei gebėjimo atremti galimus priešo aviacijos antskrydžius patikrinimo tvarką. Vietoje iki 1941-09-03 pašalinti visus išaiškintus trūkumus.*
2. *Už netvarką ir neorganizuotumą...* (toliau pateikiamas ilgas pavardžių, pareigų ir pažeidimų sąrašas ir cituoti jį praėjus 70 metų bei praradus keturis lėktuvus, vargu ar būtina – M. S.).

Šiaurės vakarų fronto KOP vadas aviacijos generolas majoras Kucevalovas“ [386]

Negalima pasakyti, kad rugsėjo 3-iąją „netvarka ir neorganizuotumas" visiškai buvo likviduoti visame fronte nuo Barenco iki Juodosios jūros, tačiau sovietų KOP lėktuvų „nuostoliai aerodrome" pradėjo svaiginamu greičiu mažėti. Vakarų fronto aviacija prarado, kaip rodo metinė ataskaita, per birželį ir liepą 750 lėktuvų, 1 (vieną) lėktuvą rugpjūtį, 1 rugsėjį, 1 – spalį, 3 – lapkritį ir nė vieno 1941 metų šaltą gruodį. [387] Vargu ar šie skaičiai absoliučiai tikslūs, tačiau bendra tendencija abejonių nekelia, „stebuklinga lazdelė" arba universalus „pasiteisinimas", kaip kam labiau patinka, pavadintas „smūgiu aerodromui", žlugo. Be to, žlugo visam laikui, nors naujos nesėkmės kitais metais laukė Raudonosios armijos, tačiau sovietų KOP lėktuvų nuostoliai po priešų smūgių aerodromams per visus 1942 metus, per visus 12 mėnesių sudarė tik 204 vienetus. [25]

Vienu „slapto dezertyravimo" būdu tapo mažiau. Su kitais dar turėjo vykti įnirtinga, daugelį metų trukusi kova.

„Frontų KOP, atskirų armijų ir smogiamųjų grupių vadams, Išsiunt. Nr. 332234, 1942 m. birželio 9 d.

...Pagrindiniai mūsų naikintuvų aviacijos veiksmų trūkumai:

a) Naikintuvų veiksmai skirti ne naikinti priešui, o dažniausiai visur pasitenkinama paprasta gynyba. Paprastai tokiu atveju veiksmų iniciatyva atiduodama priešui ir žlugdoma mūsų lakūnų puolamoji dvasia.

b) Naikintuvų aviacijos veikla neorganizuota: naikintuvų pulkai veikia visiškai izoliuotai vienas nuo kito. Ore esantys naikintuvai nevaldomi iš žemės, todėl susitikimas su priešu – dažniausiai tik atsitiktinumas.

c) Naikintuvų pajėgos netausojamos: naikintuvai dažnai skraido be jokio reikalo (lygiai po trijų mėnesių draugas Stalinas pateiks daug adekvatesnį „betikslių skraidymų" vertinimą – M. S.), *nes iki šiol neįsisąmoninta mintis, kad bet koks naikintuvų išskridimas, kurio metu nebuvo sutikta ir sunaikinta priešų, yra beviltiškas jėgų ir priemonių eikvojimas...*

d) Asmeninis vadų pavyzdys iki šiol nėra pagrindinis dalinių kovingumo didinimo metodas tik todėl, kad kai kurie pulkų vadai mažai skraido, nedalyvauja mūšiuose ir dėl to neturi vadovo autoriteto...

Raudonosios armijos KOP vadas,
aviacijos generolas leitenantas Novikovas". [388]

„Vyriausiojo gynybos komiteto vadovybės „Direktyva Nr. 170549“,
1942 m. rugpjūčio 4 d.
Raudonosios armijos KOP Vakarų ir Kalinino fronto kariuomenių vadams.
Kopijos: vyriausiosios vadovybės atstovams, 7-ajai atskirajai ir oro armijoms, fronto kariuomenių vadams

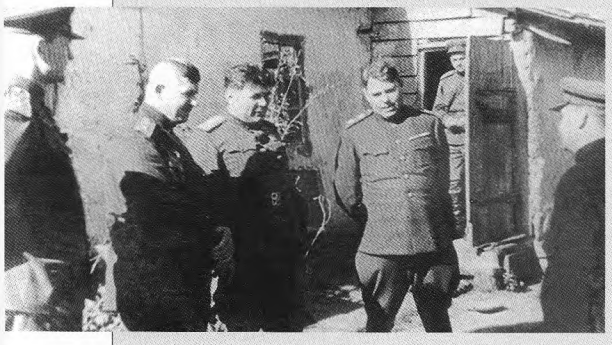
Pagal Raudonosios armijos KOP vyriausiojo vado draugo Novikovo raportą iš 400 naikintuvų, skirtų operacijoms Kalinino ir Vakarų frontuose, per keturias penkias operacijos dienas iš rikiuotės išvesta apie 140 lėktuvų.

Pagal tą patį raportą, nesant priešo aviacijos, pirmąją mūšio dieną ir turint trigubą persvarą prieš priešą tolesnėmis dienomis, mūsų kovos nuostoliai buvo 51 naikintuvas, 89 naikintuvai laikomi išvesti iš rikiuotės dėl techninių priežasčių.

Manome, kad toks labai didelis per keturias penkias dienas išvestų iš rikiuotės dėl techninių priežasčių lėktuvų procentas yra neleistinas. Vadovybė šioje vietoje įžvelgia aiškų sabotažą, kai kurių dalinių skraidymo personalo melą norint išsisukti. Ieškoma bet kokių nedidelių lėktuvo gedimų norint išvengti mūšio. Netvarkinga techninė priežiūra, taip pat netinkama lakūnų kovinių užduočių vykdymo kontrolė ne tik leidžia, bet ir padeda kariuomenėje tarpti nepakenčiamiems reiškiniams.

Vyriausioji vadovybė įsako:

1. *Nedelsiant per atsakingus ir patyrusius asmenis patikrinti kiekvieną atskirai išėjusį iš rikiuotės lėktuvą, išsiaiškinti tikrąsias gedimų priežastis ir tiesioginius jų kaltininkus.*
2. *Aptiktą sabotuojantį skraidymo personalą nedelsiant šalinti iš dalinių, išsiųsti į baudžiamąsias aviacijos eskadriles ir aviacijos divizijų vadams patiems stebint panaudoti vykdant pačius atsakingiausius uždavinius pačiuose pavojingiausiuose ruožuose ir taip leisti jiems išpirkti savo kaltę.*
3. *Beviltiškus, piktybinius, norinčius išsisukti melagius nedelsiant šalinti iš aviacijos dalinių, atimti suteiktą laipsnį ir eiliniais kariais pasiųsti į baudžiamąsias pėstininkų kuopas vykdyti sunkiausių užduočių antžeminiuose daliniuose.*



Sovietų Sąjungos maršalas, generalinio štabo viršininkas (1941–1945m.) A. Vasilevskis. (ketvirtas iš kairės).

4. *Pranešti, kad šis įsakymas gautas, patikrinimo rezultatus ir priemones, kurių imtasi, pateikti skraidymo personalo, pasiųsto į baudžiamąsias eskadriles ir pėstininkų kuopas, sąrašą.*

Vyriausioji
kariuomenės vadovybė
J. Stalinas
A. Vasilevskis“ 389

„SSRS LKT „Įsakymas Nr. 0685“, Maskva, 1942 m. rugsėjo 9 d.

„Dėl sampratos „Kovinis naikintuvo išskridimas“

Kalinino, Vakarų, Stalingrado, Pietvakarių ir kitų frontų duomenimis, nustatyta, kad paprastai mūsų naikintuvų aviacija veikia labai blogai ir dažnai kovinių uždavinių neįvykdo. Mūsų naikintuvai ne tik nestoja į mūšį su priešo naikintuvais, bet ir vengia atakuoti bombonešius. Vykdydami bombonešių priedangos uždavinius, mūsų naikintuvai, net turėdami kiekybinę persvarą prieš priešo naikintuvus, vengia kovos, skraido šalia ir leidžia nebaudžiamiems numušinėti mūsų atakos lėktuvus ir bombonešius.

Gynybos liaudies komisaro „Įsakymu Nr. 0299“ skraidymo personalui numatytas piniginis paskatinimas bei vyriausybiniai apdovanojimai už kovinius išskridimus ir įvykdytą kovinį uždavinį. Fronto aviacijos daliniuose šis įsakymas iškraipytas.

Koviniu išskridimu neteisingai laikomas bet koks skrydis į mūšio lauką nepriklausomai nuo to, ar naikintuvai jiems nurodytą kovinį uždavinį įvykdė, ar neįvykdė. Tokia neteisinga kovinio išskridimo samprata neauklėja mūsų naikintojų aktyvaus priešo lėktuvų puolimo dvasia ir sudaro galimybių kai kuriems vikruoliams bei bailiams, kaip ir sąžiningiems bei drąsiems lakūnams, gauti piniginių ir vyriausybinių apdovanojimų.

Tam, kad būtų likviduota tokia neteisybė ir būtų skatinami tik sąžiningi lakūnai, o vikruoliai bei bailiai išaiškinti ir išvyti iš mūsų naikintojų ir nubausti,

Įsakau:

1. *Koviniu laikyti tik tokį naikintojų išskridimą, kurio metu naikintuvai susitiko su priešu ore ir kovojo oro mūšyje, o dengiant šturmo lėktuvus ir bombonešius laikyti koviniu išskridimu tik tokį išskridimą, kurio metu šturmo lėktuvai bei bombonešiai, vykdydami kovinę užduotį, dėl priešo naikintuvų atakų nepatyrė nuostolių.*
2. *Lakūnams įskaityti tik tuos numuštus priešo lėktuvus, kurių numušimas patvirtintas antžeminių stebėtojų arba fotonuotraukų.*
3. *Už kovinius išskridimus pinigų išmokas ir siūlymus dėl vyriausybinio apdovanojimo vykdyti griežtai vadovaujantis šio įsakymo 1 ir 2 punktais.*
4. *Lakūnus naikintojus, vengiančius mūšio su priešu ore, perduoti teismui ir perkelti į baudžiamuosius pėstininkų dalinius.*
5. *Įsakymą paskelbti visiems naikintojams, susipažinę privalo pasirašyti.*

Gynybos liaudies komisaras
J. Stalinas [390]

J. Stalinas, K. Vorošilovas, M. Koganovičius ir Sovietų Sąjungos didvyriai lakūnai V. Čkalovas ir A. Beliakovas. 1936 m.

Vyriausiajam kariuomenės vadui reikėjo visų metų, kad pamatytų ir įvertintų „neįtikėtinai didelį lėktuvų, išėjusių iš rikiuotės dėl techninių priežasčių, procentą" ir kitas „jo vardo sakalų" elgesio detales. Daugiau nei pusės amžiaus prireikė, kad šiuos ir daugelį kitų panašių dokumentų galėtume pamatyti ir mes.

O paskutinio skyriaus paskutiniame puslapyje perskaitysime iš daugelio panašių dokumentų dar vieną. Juk reikia atsakyti į klausimą, kurį pasipiktinę ir nieko nesuprasdami pateikia visi skaitytojai.

„Šiaurės vakarų fronto KOP „Įsakymas Nr. 15", 1941 m. rugpjūčio 10 d., Demjanskas

1941-08-07 14 val. 15 min. aštuoni priešo lėktuvai Ju-88 ir trys lėktuvai Ju-87 užpuolė norėdami bombarduoti perkėlą per Lovatę prie Korovitino kaimo.

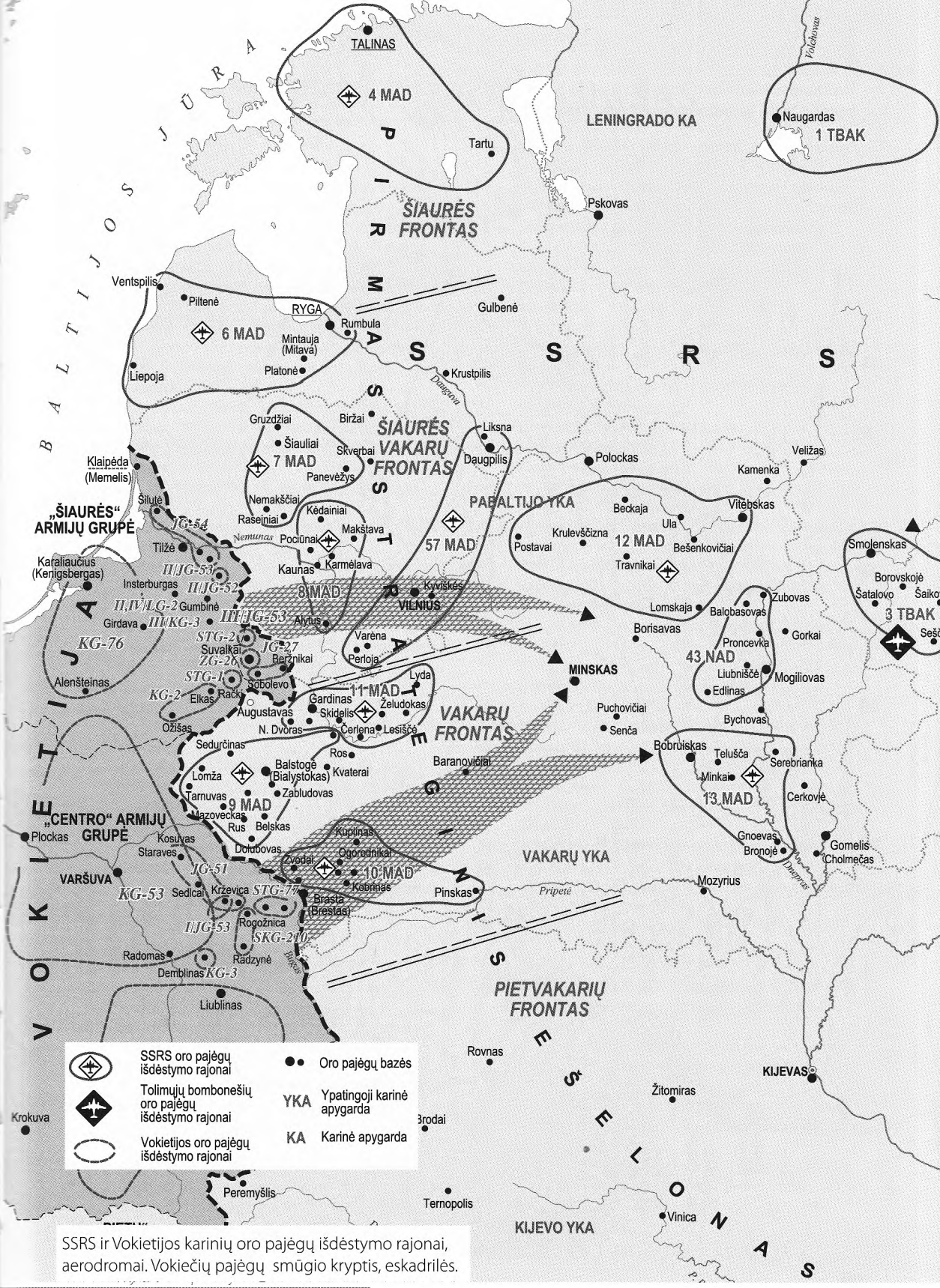
Norėdami atremti ore pasirodžiusį priešą, atskrido du lėktuvai I-16, pilotuojami 6 NAP lakūnų – leitenanto Novikovo ir jaunesniojo leitenanto Gluchovo. Jie stojo į mūšį su daugybę kartų pranašesniu priešu ir drąsiais bei narsiais veiksmais išsklaidė [kovinę] rikiuotę ir jau nuvijo priešą, tačiau tuo metu narsiąją lakūnų porą užpuolė 8 Me-109.

Mūsų lakūnai nesudrebėjo, nepaliko mūšio lauko ir nevengė jo, o drąsiai puolė 10 kartų pranašesnį priešą. Aršaus mūšio metu į pagalbą draugams Novikovui ir Gluchovui atskrido dar du I-16 – leitenantai draugai Gruzovas ir Gurinas. Tarp šlovingo ketverto ir devyniolikos priešo lėktuvų prasidėjo karštas mūšis, kuriame mūsų šlovingieji Stalino sakalai ne tik nuvijo priešą, bet ir tapo nugalėtojais, numušusiais 2 lėktuvus Me-109 ir 2 Ju-88.

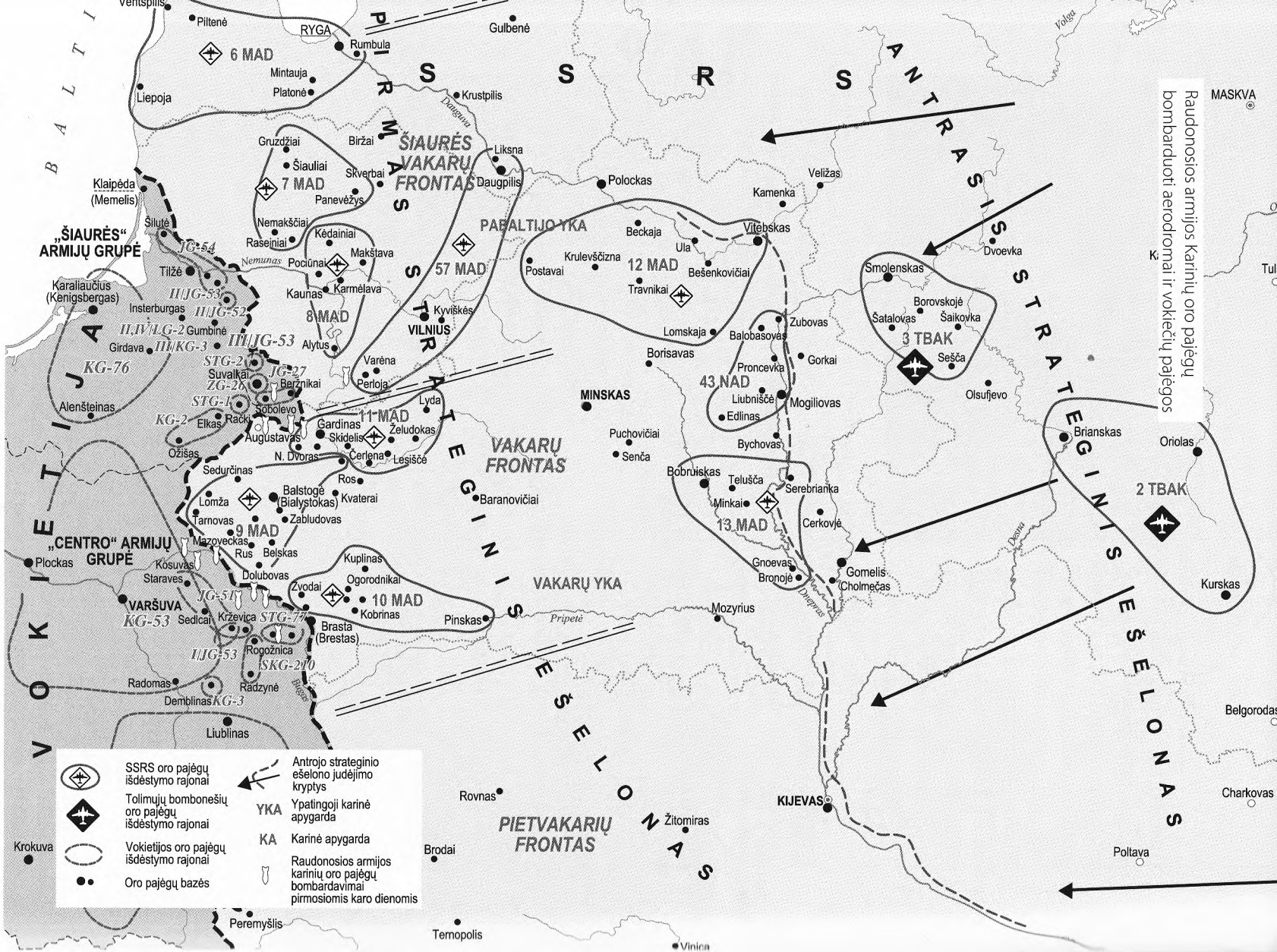
Už drąsius veiksmus ir parodytą narsą triuškinant fašistų maitvanagius kreipiuosi į Šiaurės vakarų fronto Karo tarybą prašydamas pristatyti leitenantus Novikovą, Guriną, Gruzdevą ir jaun. leitenantą Gluchovą vyriausybiniams apdovanojimams.

Įsakymą paskelbti visam fronto KOP skraidymo ir techniniam personalui.

Šiaurės vakarų fronto vadas, aviacijos generolas majoras Kucevalovas" [391]



SSRS ir Vokietijos karinių oro pajėgų išdėstymo rajonai, aerodromai. Vokiečių pajėgų smūgio kryptis, eskadrilės.


Raudonosios armijos Karinių oro pajėgų bombarduoti aerodromai ir vokiečių pajėgos
SSRS oro pajėgų išdėstymo rajonai
Tolimųjų bombonešių oro pajėgų išdėstymo rajonai
Vokiečiųjų oro pajėgų išdėstymo rajonai
Oro pajėgų bazės
Antrojo strateginio ešelono judėjimo kryptys
YKA Ypatingoji karinė apygarda
KA Karinė apygarda
Raudonosios armijos karinių oro pajėgų bombardavimai pirmosiomis karo dienomis
BALTIJA
VOKIETIJA
PRIEKINIS STRATEGINIS ŠEŠELONAS
ANTRASIS STRATEGINIS ŠEŠELONAS
ŠIAURĖS VAKARŲ FRONTAS
VAKARŲ FRONTAS
PIETVAKARIŲ FRONTAS
PABALTIJO YKA
VAKARŲ YKA
„ŠIAURĖS“ ARMIJŲ GRUPĖ
„CENTRO“ ARMIJŲ GRUPĖ
6 MAD
7 MAD
8 MAD
9 MAD
10 MAD
11 MAD
57 MAD
12 MAD
13 MAD
43 NAD
3 TBAK
2 TBAK
JG-54
II/JG-53
II/JG-52
II,IV/LG-2
III/KG-3
III/JG-53
KG-76
STG-2
JG-27
ZG-26
STG-1
KG-2
JG-51
KG-53
STG-77
I/JG-53
SKG-210
KG-3
Riga
Rumbula
Liepoja
Ventspils
Piltenė
Mintauja
Platonė
Krustpilis
Gulbenė
Gruzdžiai
Biržai
Liksna
Šiauliai
Skverbai
Daugpilis
Panevėžys
Klaipėda (Memelis)
Šilutė
Nemakščiai
Kėdainiai
Raseiniai
Makštava
Pociūnai
Tilžė
Karmėlava
Kaunas
Karaliaučius (Kenigsbergas)
Insterburgas
Gumbinė
Girdava
Kvyškės
VILNIUS
Alytus
Varėna
Suvalkai
Perloja
Beržnikai
Sobolevo
Alenšteinas
Elkas
Rački
Lyda
Gardinas
Skidelis
Želudokas
Augustavas
Ožišas
N. Dvoras
Čerlena
Lesiščė
Seduržinas
Ros
Baranovičiai
Balstogė (Bialystokas)
Kvaterai
Lomža
Zabludovas
Tarnovas
Mazoveckas
Rus
Belskas
Plockas
Kosuvas
Staraves
Dolubovas
Kuplinas
Ogorodnikai
Zvodai
Kobrinas
VARŠUVA
Sedlcai
Krževica
Brasta (Brestas)
Pinskas
Pripetė
Rogoznica
Radomas
Radzynė
Demblinas
Liublinas
Peremyšlis
Ternopolis
Rovnas
Brodai
Krokuva
Žitomiras
KIJEVAS
Vinica
Polockas
Veližas
Kamenka
Vitebskas
Dvoevka
Beckaja
Ula
Krulevščizna
Postavai
Travnikai
Bešenkovičiai
Smolenskas
Borovskojė
Šatalovas
Šaikovka
Sešča
Zubovas
Lomskaja
Balobasovas
Borisavas
Proncevka
Gorkai
Liubniščė
Mogiliovas
Edlinas
Olsufjevo
MINSKAS
Puchovičiai
Senča
Bychovas
Bobruiskas
Telušča
Serebrianka
Minkai
Cerkovje
Gomelis
Cholmečas
Gnoevas
Bronojė
Mozyrius
Brianskas
Oriolas
Kurskas
Belgorodas
Charkovas
Poltava
MASKVA
Volga
Dnepras
Dvina

LITERATŪROS SĄRAŠAS

1skyrius

1. История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945 гг. в 6-то томах. Институт марксизма-ленинизма при ЦК КПСС, Отдел истории Великой Отечественной войны, Кол. авторов под рук. Н.А. Фокина — М.: Воениздат, 1961, т.2, стр. 16.
2. Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг., Кол. авторов – М.: Воениздат, 1968, стр. 29.
3. Г.В. Зимин, Тактика в боевых примерах : истребительная авиационная дивизия – М.: Воениздат, 1982, стр. 10.
4. М.Н. Кожевников, Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941–1945 г.г. – М.: Издательство „Наука“, 1985, стр. 37.
5. Н.Г. Кузнецов, Накануне. — М., Воениздат, 1969.
6. Е.Я. Савицкий, Я — «Дракон». Атакую! — М. : Молодая гвардия, 1988.
7. А. Верт, Россия в войне 1941–1945, пер. с англ. – М.: Воениздат, 2001.
8. А.М. Некрич, 1941, 22 июня — М.: Памятники исторической мысли, 1995.
9. 1941 год – уроки и выводы, Кол. авторов под рук. В.П. Неласова – М.: Воениздат, 1992, стр. 99, стр. 190.
10. История России. Учебное пособие, Кол. авторов под рук. А.С. Орлова – М.: „Проспект“, 2008.
11. М.А. Гареев, Непреходящие уроки сорок первого – „Независимое военное обозрение“, 18.06.2010 г.
12. М. Солонин, Бочка и обручи, или Когда началась Великая Отечественная война? – Дрогобыч, „Відродження“, 2004.
13. М. Солонин, На мирно спящих аэродромах – М.: „Яуза-ЭКСМО“, 2006.
14. ЦАМО, ф.208, оп. 2589, д. 59, л. 2.
15. ЦАМО, ф.500, оп. 12462, д. 606, л. 9.
16. ЦАМО, ф.208, оп. 2589, д. 59, л. 5.
17. Копия приговора предоставлена автору архивом Общества „Мемориал“.
18. ЦАМО, ф. 124 ИАП, оп. 199799, д.1, лл. 1–2.
19. ЦАМО, ф. 124 ИАП, оп. 199799, д.1, л. 3.
20. ЦАМО, ф. ф.208, оп. 2589, д. 59, л. 6.
21. М. Мельтюхов, Начальный период войны в документах военной контрразведки. В сборнике статей „Трагедия 1941. Причины катастрофы“ – Москва.: „Яуза-Эксмо“, 2008.
22. РГВА, ф. 9, оп. 39, д. 100, л.л. 96–98, цитируется по М.Мельтюхов, „Начальный период войны в документах военной контрразведки“ (см. п. 21)
23. ЦАМО, ф. 3422, оп. 1, д. 6, л. 7.
24. М. Солонин, На мирно спящих аэродромах – М.: „Яуза-ЭКСМО“, 2006, стр. 8–9.
25. М.Солонин, Разгром 1941. На мирно спящих аэродромах - М.: „Яуза-ЭКСМО“, 2009, стр. 490
26. А. Степанов, Развитие советской авиации в предвоенный период – М.: Русский Фонд содействия образованию и науке, 2009 г.
27. РГАСПИ, ф.17, оп. 162, д.30, л. 39.
28. ЦАМО, ф. 16, оп. 2951, д. 236, л. 65–69.
29. В. Катков, А. Фирсов, Истребитель „Мессершмитт“ Bf-109, журнал „Авиация и космонавтика“, № 5–6, 1999 г.
30. Д. Соболев, История самолетов 1919–1945 г. – М.: РОССПЭН, 1997.
31. Документы и материалы кануна Второй мировой войны. 1937–1939 г.г., т. 2 – М.: Политиздат, 1981 г., стр. 186.
32. А. Степанов, Пиррова победа Люфтваффе на Западе, журнал „История авиации“, № 3, 2000 г.
33. Д. Ричардс, Х. Сондерс, ВВС Великобритании во Второй мировой войне – М.: Воениздат, 1963
34. К. Беккер, Военные дневники люфтваффе. Хроника боевых действий германских ВВС – М.: Центрополиграф, 2008.
35. Документы внешней политики, т. 23, книга 2 – М.: Историко-документальный департамент МИД РФ, 1995 г., стр. 198–200.
36. В. Котельников, Моторы Большой войны, журнал „Крылья Родины“, № 7, 2002 г.
37. ЦАМО, ф. 27–го ГвИАП, оп. 459796, д. 2, л.л. 11,12, 15.
38. ЦАМО, ф. 17 ИАП, оп. 518594, д. 1, л. 8.
39. Н. Гордюков, Д. Хазанов, Ближний бомбардировщик Су-2 – М.: Издательский дом „ТМ“, 2000.
40. М. Солонин, На мирно спящих аэродромах – М.: „Яуза-ЭКСМО“, 2006, стр. 240.
41. Ю. Гугля, В. Иванов, Роковой И-180 – журнал „Аэрохобби“, №1, 1994 г.
42. В. Перов, О. Растренин, Неизвестный Ар-2 – журнал „Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра“, №7, 2003 г.
43. В. Шавров, История конструкций самолетов в СССР 1938–1950 г.г. – М.: „Машиностроение“, 1978 г.
44. Ю. Гугля, В. Иванов, И-185: скорость, маневр, огонь… трагедия – журнал „Аэрохобби“, №1, 1994 г.
45. М. Мухин, Советская авиапромышленность накануне ВОВ – журнал „Отечественная история“, № 3, 2000 г.
46. Россия–XX век, Документы. 1941 год, Книга 1, М., Международный фонд „Демократия“, 1998, стр. 751.
47. там же, стр. 182.

48. там же, стр. 237–238.
49. там же, стр. 521, 750.
50. Самолетостроение в СССР, 1917–1945 г.г., в 2-х т. – М.: 1994 г.
51. РГАСПИ, ф.17, оп. 162, д. 30, л. 101.
52. Россия–XX век, Документы. 1941 год, Книга 2, М., Международный фонд „Демократия“, 1998, стр. 379.
53. там же, стр. 380.
54. Родионов И.И., Совенко А.Ю. Ил-4: так было – журнал „Авиация и время“, № 1/1998.
55. А. Яковлев, „Цель жизни“, М., Политиздат, 1973 г.
56. Советская повседневность и массовое сознание. 1939–1945, Сб. докум., сост. А.Я. Лившин, И.Б. Орлов – М.: РОССПЭН, 2003 г., стр. 235.
57. Россия–XX век, Документы. 1941 год, Книга 1, М., Международный фонд „Демократия“, 1998, стр. 552–553.
58. М. Мухин, Авиапромышленность СССР в 1921–1941 годах – М.: Наука, 2006.
59. В. Емельяненко, В военном воздухе суровом – М.: „Молодая гвардия“, 1972 г.
60. Д. Соболев, История самолетов 1919–1945 г. – М.: РОССПЭН, 1997, стр. 233.
61. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 17.
62. М. Маслов, Истребитель И-16 – М.: Издательство „Экспринт НВ“, 1997 г.
63. М. Маслов, А. Медведь, Д. Хазанов, Истребитель МиГ-3 – М.: „РУСАВИА“, 2003 г.
64. Г. Захаров, „Я — истребитель“, М.: Воениздат, 1985 г., стр. 107.
65. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 38.
66. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 7А, л. 34.
67. В. Котельников, О. Лейко, Пикирующий бомбардировщик Пе-2 – М.: МАИ, 1993 г.
68. Библиотека УБП ВВС, инв. № 3446, с.107, цитируется по „Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. в цифрах“, Коллектив авторов под рук. В.Г. Никифорова, Главный штаб ВВС СССР, 1962 г.
69. В. Перов, О. Растренин, Неизвестный Ар-2 – журнал „Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра“, №7, 2003 г.
70. В. Решетников, Применение дальней авиации в Великой Отечественной войне. В сборнике „Роль ВВС в Великой Отечественной войне 1941–1945“, М.: „Воениздат“, 1986 г., стр. 93
71. РГВА, ф. 4, оп. 15-Б, д. 2, л.л. 14–17.
72. А. Степанов, Развитие советской авиации в предвоенный период – М.: Русский Фонд Содействия Образованию и Науке, 2009 г.
73. М. Мельтюхов, Упущенный шанс Сталина – М.: „Вече“, 2000, стр. 352–354.
74. РГАСПИ, ф. 17, оп. 162, д. 27, л. 136.
75. РГАСПИ, ф. 17, оп. 162, д. 32, л. 48.
76. РГАСПИ, ф. 17, оп. 162, д. 28, л. 85.
77. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 106.
78. ЦАМО, ф. 35, оп. 30802, д. 19, лл. 22–24; ф. 35, оп. 107559, д. 9, л 147–165, цитируется по „Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. в цифрах“, Коллектив авторов под рук. В.Г. Никифорова, Главный штаб ВВС СССР, 1962 г.
79. Русский архив: Великая Отечественная. Тыл Красной Армии в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Документы и материалы. Т. 25(14) – М.: 1998. Документ № 360.
80. Страница „Музей“ официального сайта АО „Роснефть“ http://museum.rosneft.ru/past/chrono/year/
81. Персональный сайт Ч.А.Султанова http://sultanov.azeriland.com/oil.html
82. Е. Козловский, Геология: уроки Великой войны – журнал „Промышленные ведомости“, № 3, 2005 г.
83. Серия ЖЗЛ, „Советские инженеры“, Сборник статей – М.: „Молодая гвардия“, стр. 36, 55.
84. П. Хохлов, Над тремя морями – Л.; „Лениздат“, 1988 г.
85. Россия–XX век, Документы. 1941 год, Книга 2, М., Международный фонд „Демократия“, 1998, стр. 90.
86. там же, стр. 54–56.
87. Мировая война 1939–1945. Сборник статей – М.: „Иностранная литература,1957 г., стр. 515.
88. А. Степанов, Пиррова победа Люфтваффе на Западе – журнал „История авиации“, № 3, 2000 г.
89. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 352, л.35
90. Газета „Красная Звезда“, 19 февраля 2002 г. А. Бондаренко, „Авиация продолжает отставать…“
91. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 4.
92. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 352, л.37.
93. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 76.
94. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 4–5.
95. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 20.
96. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 352, л. 41.
97. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 12, 76.
98. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 82.
99. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 116.
100. ЦАМО, фонд 27 Гв. ИАП, оп. 459796, д. 2, л. 7.
101. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 12, л. 130.
102. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 12, л. 131.
103. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 113.
104. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 12, л. 138.
105. ЦАМО, ф. 20076, оп. 1, д. 31–А, л. 124.
106. А. Хорьков, Грозовой июнь. Трагедия и подвиг войск приграничных округов – М.: Воениздат, 1991 г., стр. 122.
107. РГВА, ф. 4, оп. 15-Б, д. 2, л.л. 20–22.
108. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 352, л. 41–42, 51–52

109. Г. Захаров, „Я — истребитель“, М.: Воениздат, 1985 г., стр. 104.
110. Воспоминания С.Ф. Долгушина размещены на сайте „Я помню“ по адресу http://www.iremember.ru/content/view/512/78/lang,ru/
111. П. Цупко, Пикировщики – М.: Политиздат, 1987 г., стр. 9.
112. ГАРФ, ф. Р8418, оп. 24, д. 1516, л. 12.
113. РГВА ф. 33987. оп. 3, д. 505 л. 242–252, цитируется по журналу „Родина“ №8–9,1993 г, стр. 14.

2,3,4 skyrius

1. ЦАМО ф.16, оп. 2951, д. 239, л.л. 197–244.
2. ЦАМО ф.16, оп. 2951, д. 241, л. 17.
3. ЦАМО ф.16, оп. 2951, д. 237, л. 6.
4. П.Н. Бобылев, „Репетиция катастрофы“, ВИЖ, № 7,8 /1993.
5. ЦАМО, ф. 221, оп. 1351, д. 64, л. 26. (электронная копия документа размещена на сайте „Подвиг народа“ www.podvignaroda.ru)
6. ЦАМО, ф. 221, оп. 1351, д. 64, л. 18. (электронная копия документа размещена на сайте „Подвиг народа“).
7. ЦАМО, ф. 221, оп. 1351, д. 42, л. 1 (электронная копия документа размещена на сайте „Подвиг народа“).
8. ЦАМО, ф. 221, оп. 2467, д. 39, л. 70 (цитируется по „Сборник боевых документов Великой Отечественной войны“ СБД № 34, стр. 25.
9. ЦАМО, ф. 221, оп. 2467, д. 39, л. 60 (цитируется по СБД № 34, стр. 31).
10. ЦАМО, ф. 221, оп. 1351, д. 2, л. 13 (электронная копия документа размещена на сайте „Подвиг народа“).
11. ЦАМО, ф. 221, оп. 1351, д. 42, л. 2 (электронная копия документа размещена на сайте „Подвиг народа“).
12. ЦАМО, ф. 16, оп. 2951, д. 242, лл. 1–35 (цитируется по ВИЖ № 2/1996).
13. ЦАМО, ф. 619, оп. 266019, д. 11, л.л. 14–15 (цитируется по СБД № 33, стр. 23–24).
14. ЦАМО, ф. 221, оп. 7833, д. 3, л.л. 17–21. (цитируется по СБД № 34, стр. 22–25).
15. РГВА, ф. 33987, оп. 3, д. 1279, л. 60 (цитируется по „Россия–XX век, Документы. 1941 год“, Кн. 1, М.: Международный фонд „Демократия“, 1998 г., стр. 45).
16. ЦАМО, ф. 221, оп. 2467, д. 39, л. 123 (цитируется по СБД № 34, стр. 37).
17. Ф. Гальдер, „Военный дневник“, т.3, М.: Воениздат, 1971 г., стр. 35.
18. ЦАМО, ф. 221, оп. 2467, д. 40, лл. 288–289 (цитируется по СБД № 34, стр. 142).
19. „Гриф секретности снят. Потери Вооруженных Сил СССР в войнах, боевых действиях и конфликтах“, Статистическое исследование под ред. Г.Ф. Кривошеева, М.: Воениздат, 1993 г.
20. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 134.
21. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 5, л. 1.
22. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 5, л. 2.
23. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 4.
24. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 133.
25. Статистический сборник „Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941–1945 г.г. в цифрах“. Коллектив авторов под рук. В.Г. Никифорова, М., 1962.
26. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л.л. 1–2.
27. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 3.
28. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 4.
29. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 33, л. 1.
30. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 3, л. 19.
31. ЦАМО, ф. 344, оп. 5564, д. 1, л. 47 (цитируется по „Военно-исторический журнал“, № 5, 1989 г., стр. 51).
32. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 5, л. 5.
33. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 3, л. 14.
34. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 1, л. 2.
35. ЦАМО, ф. 221, оп. 10656, д. 1, л.л. 5–6 (цитируется по СБД № 34, стр. 39).
36. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 5, л. 1.
37. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 8.
38. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 6.
39. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 16.
40. М. Тимин, „Ответный удар. Действия советской бомбардировочной авиации 22 июня 1941 г.“, журнал „Авиапарк“, № 2, 2010.
41 Информацию предоставил М. Тимин на основании документов архивного дела ЦАМО, ф.35 , оп. 11285, д. 285.
42. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 16, л. 75.
43. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 5, л. 3.
44. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 1.
45. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 5, л. 3.
46. ЦАМО, ф. 221, оп. 2467, д. 39, л. 77 (цитируется по СБД № 34, стр. 34).
47. ЦАМО, ф. 221, оп. 2467, д. 39, л. 101 (цитируется по СБД № 34, стр. 36).
48. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 5.
49. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 1.
50. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 2.
51. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 4.
52. А. Бондаренко, „Хроника пикирующего бомбардировщика“, газета „Красная Звезда“, 20 июня 2001 г.
53. РГВА, ф. 9, оп. 39, д. 103, л.л. 86–87, цитируется по М. Мельтюхов, „Начальный период войны в документах военной контрразведки“. В сборнике статей „Трагедия 1941. Причины катастрофы“ – Москва.: „Яуза-Эксмо“, 2008
54. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 2 (на обороте листа).
55. ЦАМО, ф. 132-а, оп. 2642, д. 41, л.л. 1,2. (цитируется по „Россия–XX век, Документы.

1941 год", Книга 2, М.: Международный фонд „Демократия", 1998, стр. 432).
56. О. Растренин, „Основная задача – выбивать у противника танки", журнал „Техника и вооружение", № 5/2008, стр. 33–34.
57. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 5, л. 11.
58. ЦАМО, ф. 221, оп. 2467, д. 39, л. 125 (цитируется по СБД № 34, стр. 38).
59. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 180, л. 3.
60. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 180, л. 2.
61. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 5, л. 1.
62. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 686, л. 7.
63. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 5.
64. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 3, л.л. 6 и 9.
65. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 15.
66. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 140.
67. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 5, л. 3.
68. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 4, л. 1.
69. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 16.
70. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 7.
71. Г. Гот, „Танковые операции", Смоленск, „Русич", 1999 г., стр. 66–70.
72. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 118, л. 2. (цитируется по „Военно-исторический журнал", № 6, 1989 г., стр. 34).
73. ЦАМО, фонд 31 ИАП, оп. 223398, д. 2, л. 2.
74. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 1, л. 11.
75. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 1, л. 10.
76. ЦАМО, фонд 31 ИАП, оп. 223398, д. 2, л. 3.
77. И.Гуляс, „Победы советских летчиков первого дня войны", Киев, „Аэрохобби", № 1, 1994 г.
78. М. Солонин, „На мирно спящих аэродромах", М.: „Яуза-ЭСКМО", 2006 г., стр. 474.
79. „Военно-исторический журнал", № 7, 1989 г., стр. 23.
80. М. Маслов, А. Медведь, Д. Хазанов, Истребитель МиГ-3, М.: „РУСАВИА", 2003 г.
81. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 3, л. 5.
82. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 3, л. 6.
83. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 3, л. 9.
84. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 3, л. 10–11.
85. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 15.
86. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л.л. 20–21.
87. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л.л. 27.
88. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л.л. 2.2
89. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 10, л. 15.
90. http://www.iremember.ru/letchiki-istrebiteli/petrov-nikolay-ivanovich/stranitsa-2.html
91. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 3, л. 14.
92. ЦАМО, ф. 20045, оп. 1, д. 3, л. 15.
93. http://www.iremember.ru/letchiki-istrebiteli/shvarev-aleksandr-efimovich.html
94. Б.В. Веселовский, „Скрытая биография", М.: Воениздат, 1996 г.
95. Информацию на основании архивных дел 61 ШАП и 8 САД предоставил М. Тимин.
96. Сборник боевых документов Великой Отечественной войны, вып. № 34, М.: Воениздат, 1958, стр. 191.
97. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 148, ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 24.
98. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 1.
99. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 8.
100. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 4.
101. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 20.
102. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 152.
103. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 151.
104. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 5, л. 17.
105. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 7, л. 9.
106. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 148.
107. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 3.
108. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 2 (на обороте).
109. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 5.
110. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 21.
111. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 6.
112. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 24.
113. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 16, л. 81.
114. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 62.
115. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 143.
116. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 5, л.л. 3–4.
117. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 5, л. 5.
118. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 4, л. 1.
119. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 144.
120. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 4, л. 6.
121. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 5, л. 9.
122. Н. Скрипко, „По целям ближним и дальним" – М.: Воениздат, 1981 г.
123. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 65.
124. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 21.
125. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 27.
126. ЦАМО. ф. 221, оп. 3928, д. 6, л.л. 3–5, цитируется по СБД № 34, стр. 44.
127. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 16, л. 57.
128. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 93.
129. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 1.
130. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 5.
131. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 15.
132. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 6.
133. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л.л. 20–21.
134. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 26.
135. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 97.
136. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 5, л. 4.
137. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 5, л.л. 111, 120.
138. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 3.
139. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 15.
140. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 20.
141. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 116.
142. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 5, л. 17.
143. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 5.
144. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 6.
145. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 7.
146. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 4.
147. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 6, л. 6.
148. ЦАМО, ф. 20041, оп. 1, д. 8, л. 25.
149. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 5, л. 12.
150. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 16, л.л. 95, 97, 102.
151. ЦАМО, фонд 31 ИАП, оп. 223398, д. 2, л. 2.

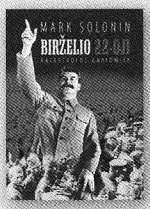
152. ЦАМО, фонд 31 ИАП, оп. 223398, д. 2, л.л. 3–4.
153. ЦАМО, фонд 31 ИАП, оп. 223398, д. 2, л.л. 6–9.
154. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 5, л. 5.
155. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 4, л. 9.
156. ЦАМО, ф. 20120, оп. 1, д. 4, л. 2.
157. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 63.
158. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 18.
159. ЦАМО, ф. 221, оп. 2467, д. 40, л. 46 (цитируется по СБД № 34, стр. 77).
160. ЦАМО, ф. 221, оп. 2467, д. 10, л. 263 (цитируется по СБД № 34, стр. 80).
161. А. Рытов, Рыцари пятого океана — М.: Воениздат, 1968. стр. 141.
162. РГВА, ф. 9, оп. 39, д. 99, л.л. 376–379, цитируется по М. Мельтюхов, „Начальный период войны в документах военной контрразведки". В сборнике статей „Трагедия 1941. Причины катастрофы" – Москва.: „Яуза-Эксмо", 2008.
163. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 11, л. 45.
164. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 5, л. 8.
165. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 5, л. 9.
166. Сводки ежемесячных потерь эскадр люфтваффе по документам Управления главного генерал-квартирмейстера люфтваффе предоставил Matti Salonen (Финляндия).
167. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 61.
168. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л.л. 94–95.
169. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 61.
170. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 66.
171. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 60.
172. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 62.
173. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 16, л.л. 95, 96, 102.
174. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 16, л. 97.
175. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л.л. 154–155.
176. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 151.
177. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 97.
178. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 115.
179. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л.л. 64, 117.
180. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 13, л. 142.
181. ЦАМО, ф. 16, оп. 2951, д. 237, л.л. 48–64. (цитируется по „Россия–XX век, Документы. 1941 год", Книга 2 М.: Международный фонд „Демократия", 1998, стр. 134–140).
182. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 606, л. 75.
183. Ф. Бок, Я стоял у ворот Москвы — М.: Яуза, Эксмо, 2006. стр. 50.
184. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 606, л. 84.
185. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 625, л. 45.
186. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 625, л. 99.
187. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 625, л. 109.
188. ЦАМО, ф. 500, оп. 12462, д. 603, л.л. 13–15.
189. „Гриф секретности снят. Потери Вооруженных Сил СССР в войнах, боевых действиях и конфликтах", Статистическое исследование под ред. Г.Ф. Кривошеева, М.: Воениздат, 1993 г., стр. 163.
190. ЦАМО, ф. 208, оп. 3038, д. 45, л. 41 (цитируется по СБД № 35, стр. 194).
191. ЦАМО, ф. 226, оп. 2156, д. 68, л.л. 1–5 (цитируется по СБД № 35, стр. 192).
192. „Гриф секретности снят…", стр. 203.
193. „Артиллерийское снабжение в Великой Отечественной войне 1941–45 гг.", Москва-Тула, издательство ГАУ, 1977.
194. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 47, л. 35.
195. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 94, л. 4; д. 42, л.л. 133,134.
196. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 94, л.л. 80–84.
197. ЦАМО, ф. 35, оп. 28737, д.1, л.л. 7, 33, 116, 292, 294 (цитируется по „Советская авиация в ВОВ", см. п. 25).
198. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 139
199. Сводка о БЧС ВВС Западного фронта на 22 и 30 июня 1941 г. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 42, л. 133.
200. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л.л. 4–7.
201. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 88.
202. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л.л. 8, 16, 24.
203. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 102.
204. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 115.
205. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 114.
206. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 108.
207. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 106.
208. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 112.
209. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 116.
210. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л.л. 4,5.
211. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 76.
212. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 352, л. 37.
213. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 71.
214. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 10.
215. РГВА, ф. 9, оп. 39, д. 99, л. 331, д. 98, л.л. 243–249, цитируется по М. Мельтюхов, „Начальный период войны в документах военной контрразведки". В сборнике статей „Трагедия 1941. Причины катастрофы" – Москва.: „Яуза-Эксмо", 2008.
216. Н. Белов, „Горячие сердца" (статья в сборнике „Буг в огне", Сборник статей, Минск, Издательство „Беларусь", 1977 г., стр. 140–146).
217. П. Цупко, „Пикировщики", М., Политиздат, 1987 г.
218. Н. Ильин, В. Рулин, „Гвардейцы в воздухе", М.; ДОСААФ, 1973 г.
219. ЦАМО, ф. 126 ИАП, оп. 420584, д. 1, л. 2.
220. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 94, л. 25.
221. СБД № 35, стр. 8.
222. Неизвестная Россия, XX век. Сборник документов. Кн. 2 – М.: Историческое наследие, 1992 г.
223. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 42, л. 20.
224. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 59, л. 1.
225. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 59, л. 2.
226. ЦАМО, ф.500, оп. 12462, д. 606, л. 9.
227. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 59, л. 4.

228. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 59, л. 5
229. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, л.л. 17–18
230. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, л. 5
231. ЦАМО, ф. 126 ИАП, оп. 420584, д. 1, л.л. 2,3,4
232. ЦАМО, ф. 5 ГвИАП, оп. 143445, д. 1, л.л. 1–2
233. ЦАМО, ф. 124 ИАП, оп. 199799, д. 1, л.л. 1–2
234. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 59, л. 6
235. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 33, л. 2
236. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 47, л. 19
237. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 33, л. 24
238. Г.Н. Захаров, „Я – истребитель“ — М.: Воениздат, 1985
239. ЦАМО, ф. 3422, оп. 1, д. 6, л. 7
240. Копия приговора предоставлена автору архивом Общества „Мемориал“
241. Сводка потерь самолетов люфтваффе за 22 июня 1941 г. по данным Военного архива ФРГ (BA-MA RL 2 III/1177) составлена Р. Ларинцевым и А. Зайцевым, размещено на http://www.airforce.ru/history/ww2/22june41/index.htm
242. ЦАМО, ф. 20050, оп. 1, д. 1-а, л. 142
243. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 101
244. ЦАМО, ф. 27 ГвИАП, оп. 459796, д. 2, л. 7
245. ЦАМО, ф. 27 ГвИАП, оп. 459796, д. 2, л. 6; ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 17
246. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 42, л. 133
247. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 42, л. 122
248. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 76
249. ЦАМО, ф. 20050, оп. 1, д. 2, л. 17
250. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 18
251. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 71
252. ЦАМО, ф. 33 ИАП, оп. 200513, д. 2, л. 3
253. ЦАМО, ф. 27 ГвИАП, оп. 459796, д. 2, л. 8
254. ЦАМО, ф. 33 ИАП, оп. 200513, д. 2, л. 2
255. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 18, л. 8
256. В. Емельяненко, „В военном воздухе суровом“ – М.: „Молодая гвардия“, 1972 г.
257. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 18, л. 6
258. ЦАМО, ф. 33 ИАП, оп. 200513, д. 2, л. 6
259. ЦАМО, ф. 33 ИАП, оп. 200513, д. 2, л. 34
260. Д. Хазанов, „Вернер Мельдерс“ – журнал „Авиамастер“, №№ 4/5, 1997 г.
261. ЦАМО, ф. 27 ГвИАП, оп. 459796, д. 2, л. 7
262. http://www.airwar.ru/history/av2ww/axis/luftvict/victory_2206.html http://www.airwar.ru/history/av2ww/axis/jg53/jg53.html
263. ЦАМО, ф. 27 ГвИАП, оп. 459796, д. 2, л. 42
264. ЦАМО, ф. 27 ГвИАП, оп. 459796, д. 2, л. 8
265. ЦАМО, ф. 27 ГвИАП, оп. 459796, д. 2, л. 23
266. ЦАМО, ф. 27 ГвИАП, оп. 459796, д. 2, л. 26
267. Л.М. Сандалов, „Боевые действия войск 4-й армии“ – М.: Воениздат, 1961 г., цитируется по ВИЖ № 12/1988
268. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 18, л. 7
269. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 18, л. 10
270. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 2, л. 16
271. ЦАМО, ф. 27 ГвИАП, оп. 459796, д. 2, л. 43
272. ЦАМО, ф.70 ГвШАП, оп. 516291, д. 1, информацию предоставил М.Тимин
273. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 23
274. Воспоминания С.Ф. Долгушина, размещено на сайте „Я помню“ по адресу http://www.iremember.ru/letchiki-istrebiteli/dolgushin-sergey-fedorovich.html
275. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 352, л. 41
276. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 364, л. 26
277. А. П. Проскурин, „В первый день войны“ – ВИЖ, № 7/1971, стр. 57–61
278. ЦАМО, ф. 127 ИАП, оп. 218076, д. 2
279. ЦАМО, ф. 127 ИАП, оп. 218076, д. 2, л. 3
280. ЦАМО, ф. 127 ИАП, оп. 218076, д. 2, л. 7
281. ЦАМО, ф. 127 ИАП, оп. 218076, д. 2, л. 9
282. ЦАМО, ф. 122 ИАП, оп. 143365, д. 1, л. 5
283. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 46, л. 1
284. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 46, л. 3
285. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 46, л. 4
286. ЦАМО, ф. 208, оп. 3038, д. 15, л. 7 (цитируется по СБД №35, стр. 137)
287. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, л. 4 (оборот)
288. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 46, л. 14
289. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 42, л. 133; ф. 20054А, оп. 1, д. 12, л. 47
290. ЦАМО, ф. 208, оп. 3038, д. 15, л. 13 (цитируется по СБД №35, стр. 139)
291. ЦАМО, ф. 208, оп. 2511, д. 29, л.л. 51–53
292. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 46, л.л. 2, 11
293. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 46, л. 14
294. http://www.iremember.ru/letno-tekh-sostav/titov-nikolay-stepanovich/stranitsa-3.html
295. http://www.airforce.ru/history/ww2/kienko/index.htm
296. ЦАМО, ф.35, оп. 23227, д. 41, л.л. 104–106; д. 23, л.л. 95–98 (цитируется по сборнику „Советская авиация в Великой Отечественной войне в цифрах“ см. п. 25 списка источников)
297. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 18, л. 1
298. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 18, л. 2
299. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, л. 21
300. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, л. 6 (оборот)
301. Ф. Полынин, „Боевые маршруты“ – М.: Воениздат, 1972 г.
302. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, л. 19
303. ЦАМО ф. 16, оп. 2951, д. 243, л.л. 4–34 (цитируется по ВИЖ, № 3/1996)
304. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 9, л. 5
305. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, л. 18
306. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 2, л. 1
307. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 2, л. 3
308. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 20, л. 3
309. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 20, л.л. 5, 9
310. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 26, л. 1
311. Н. Скрипко, „По целям ближним и дальним“ – М.: Воениздат, 1981 г.
312. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 26, л. 12
313. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 42, л. 2

314. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 42, л.л. 9, 13
315. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 42, л. 14
316. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 18, л. 6
317. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, л. 1
318. Журнал „Неман“ (Минск). № 8/2008, стр. 174
319. Н. Качук, „Бездонное небо“, http://www.pda.sb.by/post/101663/fontsize/11/
320. В. Мороз, „Маршал Худяков. Неразгаданная тайна“, газета „Красная Звезда“ от 24 января 2007 г.
321. ЦАМО, ф. 48а, оп. 1554, д. 90, л. 260 (цитируется по „Россия–XX век, Документы. 1941 год“, Книга 2, М.: Международный фонд „Демократия“, 1998, стр. 440)
322. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 9, л. 10
323. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, л. 21
324. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 20, л.л. 16, 20
325. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 20, л. 17
326. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 20, л. 44
327. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 20, л. 28
328. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 20, л. 45
329. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 2, л. 24
330. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 352, л.л. 47, 50
331. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 2, л. 16
332. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 26, л.л. 18–19
333. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 26, л. 21
334. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 26, л. 24
335. ЦАМО, ф. 117, оп. 12915, д. 352, л.л. 51–53
336. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 33, л. 2
337. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 47, л. 12
338. Информация на основании документов из архивов Германии представлена А. Заблотским и Р. Ларинцевым http://www.airwar.ru/history/av2ww/axis/ju87loss/ju87loss1.html
339. ЦАМО, ф. 208, оп. 10169, д. 7, л. 37 (цитируется по СБД № 35, стр. 42)
340. В. Михайлов, „Как это было. История разрушения Минска в воспоминаниях очевидцев“, газета „Советская Белоруссия“, 28 июня 2003 г. http://www.sb.by/?area=content&articleID=28964
341. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 28, л. 23
342. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 28, л. 84
343. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 47, л. 19; д. 42, л. 134
344. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 33, л. 24
345. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 33, л. 35
346. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 26, л. 30
347 ЦАМО, ф. 208, оп. 3038, д. 5, л.л. 53–56 (цитируется по СБД № 35, стр. 76)
348. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 20, л. 69
349. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 19, л. 84
350. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 2, л. 46
351. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 2, л. 47
352. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 2, л. 49
353. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 19, л. 98
354. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 2, л. 57; ф. 208, оп. 2589, д. 53, л. 29
355. ЦАМО, ф. 20060, оп. 1, д. 2, л. 54
356. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 26, л. 34
357. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 19, л. 85; д. 94, л. 13
358. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, л.л. 29, 30
359. ЦАМО, ф. 208, оп. 10169, д. 7, л.л. 52–54 (цитируется по СБД № 35, стр. 79)
360. К. Симонов, „Разные дни войны. Дневник писателя“, Том I. 1941 г. – М.: Молодая гвардия, 1977 г. (http://mogilevhistory.narod.ru/1941/simonov30.htm)
361. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 53, л. 19
362. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 42, л. 134
363. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 39, л.л. 1, 4
364. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 39, л.л. 5, 6
365. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 39, л. 7
366. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 26, л. 51
367. J. Prien, G. Stemmer, P. Rodeike, W. Bock. „Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945. Teil 6/I, Teil 6/II , Unternehmen „Barbarossa“ Einsatz im Osten 22.06 bis 05.12.1941“, Struve`s Buchdruckerei und Verlag, 2003
368. ЦАМО, ф. 35, оп. 11333, д. 23, л. 350
369. ЦАМО, ф. 35, оп. 11333, д. 23, л. 340
370. ЦАМО, ф. 35, оп. 11333, д. 23, л. 345
371. ЦАМО, ф. 35, оп. 11333, д. 23, л. 336
372. ЦАМО, ф. 35, оп. 11333, д. 23, л. 353
373. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 94, л. 42
374. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 33, л. 3
375. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 33, л. 24
376. Библиотека УБП ВВС, инв. № 3446, с.107 (цитируется по сборнику „Советская авиация ВОВ“, см. п. 25)
377. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 26, л. 115
378. ЦАМО, ф. 20050, оп. 1, д. 1-А, л. 3 (3об)
379. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 26, л. 117
380. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 64, л. 3
381. В. Швабедиссен, „Сталинские соколы. Анализ действий советской авиации 1941–1945 гг.“, Минск, „Харвест“, 2001 г.
382. ЦАМО, ф. 20050, оп. 1, д. 1-А, л. 12
383. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 1, л. 20
384. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 58, л. 38
385. ЦАМО, ф. 20050, оп. 1, д. 1-А, л. 28
386. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 5, л. 107
387. ЦАМО, ф. 208, оп. 2589, д. 94, л.л. 54–59
388. Размещено на сайте „ВВС России“, http://www.airforce.ru/history/ww2/ww2doc/09061942.htm
389. ЦАМО, ф. 148-А, оп. 3763, д. 107, л.л. 220–222 (цитируется по сборнику документов „Русский архив. Великая Отечественная: Ставка ВГК. Документы и материалы“, т.16 (5–2), М.: ТЕРРА, 1996 г.
390. Размещено на сайте „ВВС России“, http://www.airforce.ru/history/ww2/ww2doc/09091942.htm
391. ЦАМО, ф. 221, оп. 1374, д. 5, л. 66
392. ф. 126 ИАП, оп. 420584, д. 1, л. 10

LEIDYKLA BRIEDIS PRISTATO

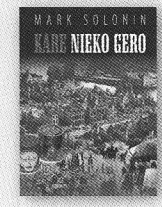
SERIJA: MARK SOLONIN



MARK SOLONIN
„Birželio 22-oji: katastrofos anatomija“
Griaunami sovietų propagandiniai mitai apie Antrojo pasaulinio karo pradžią

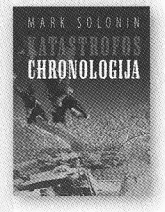
MARK SOLONIN
„Mozgoimenije. Suklastota Didžiojo karo istorija“
Knygoje atskleidžiamos Antrojo pasaulinio karo istorinės falsifikacijos

MARK SOLONIN
„Birželio 25-oji: kvailystė ar agresija prieš Suomiją“
„Užmirštas“ 1941–1944 m. suomių ir sovietų karas Jatkasota (Tęstinis karas)



MARK SOLONIN
„Kare nieko gero“
Stalino karo planai, lendlizas, sovietų vykdyta Berlyno blokada, sovietų karių niokota Rytų Prūsija

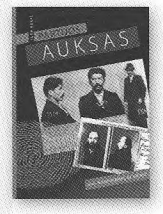
NAUJIENA!



MARK SOLONIN
„Katastrofos chronologija“
Triuškina sovietinę istoriografiją. Pirmosios Antrojo pasaulinio karo dienos Lietuvoje ir sovietų aviacija. Nauji, unikalūs dokumentai

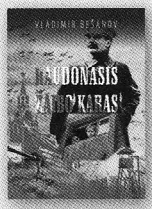
SERIJA: KOMUNIZMAS BE GRIMO

NAUJIENA!



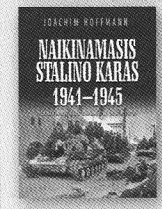
IGOR BUNIČ
„Partijos auksas“
Įvykdyti tokio masto perversmą, koks įvyko 1917 m. spalį Rusijoje, be pinigų neįmanoma. Didžiausia bolševikų, finansinė afera, vykstanti ir šiandien – operacija „Partijos auksas“

SERIJA: II PASAULINIS KARAS

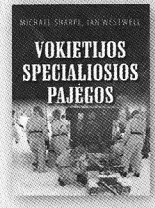


VLADIMIR BEŠANOV
„Raudonasis žaibo karas“
Lietuvos ir jos kaimynių okupavimas.

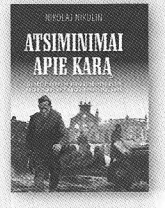
KARL KNOBLAUCH
„Pabaigai artėjant“
„Hermano Geringo“ fuzilierių bataliono kario dienoraštis



JOACHIM HOFFMANN
„Naikinamasis Stalino karas. 1941–1945“
Antrasis pasaulinis karas kilo ne tik dėl Hitlerio, bet ir dėl Stalino kaltės

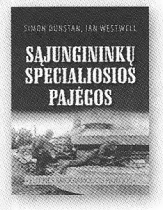


MICHAEL SHARPE, IAN WESTWEL
„Vokietijos specialiosios pajėgos“
Vokiečių specialiųjų dalinių sukūrimas, operacijos įvairiose šalyse



NIKOLAJ NIKULIN
„Atsiminimai apie karą“
Sovietų kario atviri, neparankūs sovietų istorikams, tikri pasakojimai apie karą

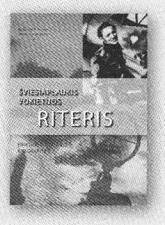
NAUJIENA!



SIMON DUNSTAN, IAN WESTWEL
„Sąjungininkų specialiosios pajėgos“
Britų komandosų ir amerikiečių reindžerių operacijos Antrojo pasaulinio karo frontuose

SERIJA:
II PASAULINIS KARAS

BUS IŠLEISTA:



RAYMOND F. TOLIVER,
TREVOR J. CONSTABLE
„Šviesiaplaukis Vokietijos riteris“
Žymiausias Antrojo pasaulinio karo lakūnas-asas (numušęs 352 lėktuvus) „Juodasis velnias“ E. Hartmann

OTTO LASCH
„Kaip žlugo Karaliaučius“
Paskutinės kovos dėl Rytų Prūsijos sostinės

VLADIMIR BEŠANOV
„Leningrado skerdynės“
Baisi tiesa apie blokadą

ROLF MICHAELS
„SS 500/600 parašiutininkų batalionas“
Žymiausio vokiečių parašiutininkų dalinio kovos, mūšiai Lietuvoje

HEINZ GUDERIAN
„Kareivio atsiminimai“
Garsiausi vokiečių generolo memuarai: operacijos, kovos, tarnybinių santykių peripetijos Vokietijos štabe

BILL NIVEN
„Vilhelmas Gustloffas“
Didžiausia XX a. laivo katastrofa. Sovietų povandeninis laivas nuskandina vokiečių pabėgėlių laivą

SERIJA:
KOMUNIZMAS BE GRIMO

BUS IŠLEISTA:

NIKITA PETROV
„Budeliai. Jie vykdė
Stalino užsakymus“
Stalino teroro anatomija

VARLAM ŠALAMOV
„Kolymos apsakymai“
Pritrenkiantys pasakojimai apie sovietų lagerius Sibire

E. KNYGYNAS
LEIDĖJO KAINOMIS
www.briedis.eu

Mark Solonin

Katastrofos chronologija

Vertėjas Rimvydas Užukukis
Redaktorius Vytautas Leščinskas
Iliustracijas parinko Rimvydas Užukukis
Dizaineris ir maketuotojas Arūnas Latišenka

Išleido K. Mickevičiaus leidykla „Briedis“,
Parodų g. 4, LT-04133 Vilnius, Lietuva, www.briedis.eu, info@briedis.lt
Spausdino UAB „BALTO print“,
Utenos g. 41A, LT-08217 Vilnius, Lietuva, www.baltoprint.lt

Jei iliustracijų autoriai pareikštų savo teises,
esame pasirengę vykdyti visus pagrįstus reikalavimus.

Rusų istoriko Marko Solonino bestseleris!

Ar iš tikro liuftvafės smūgis 1941 m. birželio 22-ąją buvo netikėtas ir pražūtingas? Nejaugi sovietų aviacijos nuostoliai tokie katastrofiški, kaip tikino Kremliaus propaganda? Kur dingo Stalino padangių armados ir kodėl liko neįgyvendinti sovietų generolų itin kruopščiai kurti prieškario planai viešpatauti ore?! Kodėl pasienio aerodromuose liko tūkstančiai sovietų lėktuvų?

Knygoje išsamiai aptariamos Raudonosios armijos, sovietų aviacijos sutriuškinimo priežastys, nemaža dėmesio skiriama įvykiams Lietuvos ir kitų Baltijos šalių padangėje bei aerodromuose.

Autorius, remdamasis Rusijos archyvų slaptaisiais fondais, pateikdamas Raudonosios armijos karinių oro pajėgų dislokavimo žemėlapių, paneigia Stalino mitus apie vadinamąjį „didįjį tėvynės karą".

Knygoje, iliustruotoje daugiau kaip 700 nuotraukų, unikalių žemėlapių, taip pat gausu informacijos apie to meto aviacijos techniką.

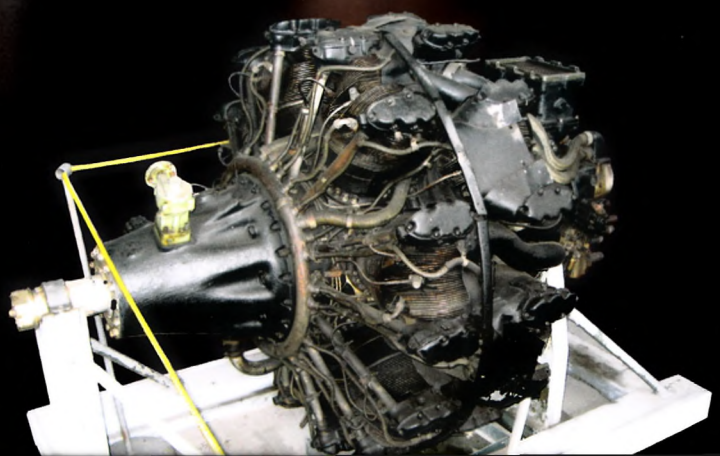
SERIJA: MARK SOLONIN

„Birželio 22-oji: katastrofos anatomija"

„Mozgoimenije. Suklastota Didžiojo karo istorija"

„Birželio 25-oji: kvailystė ar agresija prieš Suomiją"

„Kare nieko gero"



ISBN 978-9955-26-441-5